改訂新版

データブック

日本の私鉄

NEKO MOOK 1836

全国私鉄165社局掲載

寺田裕一

NEKO PUBLISHING CO.,LTD.

改訂新版 データブック日本の私鉄
— 収録社局分布図（東日本） —
■表紙写真
右　上　：東京メトロ1000系
左　下　：京成電鉄AE形
　下　　：長崎電気軌道5000形
■裏表紙写真
1段目　：東京モノレール　'12.5.5　天王洲アイル—大井競馬場前
2段目　：東武鉄道伊勢崎線　'12.5.5　西新井—梅島
3段目左：京浜急行電鉄本線　'12.7.14　北品川—品川
　　中：名古屋鉄道名古屋本線　'12.5.19　笠松—木曽川堤
　　右：衣浦臨海鉄道碧南線　'12.2.4　碧南市
4段目左：近畿日本鉄道南大阪線　'12.9.26　大阪阿倍野橋
　　右：熊本市交通局　'12.10.24　市役所前—通町筋
北海道・東北運輸局管内
①札幌市交通局
②太平洋石炭販売輸送
③函館市企業局
④津軽鉄道
⑤弘南鉄道
⑥青い森鉄道
⑦IGRいわて銀河鉄道
⑧八戸臨海鉄道
⑨岩手開発鉄道
⑩三陸鉄道
⑪仙台臨海鉄道
⑫仙台市交通局
⑬仙台空港鉄道
⑭阿武隈急行
⑮福島交通
⑯福島臨海鉄道
⑰秋田臨海鉄道
⑱秋田内陸縦貫鉄道
⑲由利高原鉄道
⑳山形鉄道
㉑会津鉄道
関東運輸局管内
㉒野岩鉄道
㉓わたらせ渓谷鐵道
㉔上毛電気鉄道
㉕上信電鉄
㉖埼玉新都市交通
㉗山万
㉘秩父鉄道
㉙関東鉄道
㉚真岡鐵道
㉛ひたちなか海浜鉄道
㉜鹿島臨海鉄道
㉝銚子電気鉄道
㉞小湊鉄道
㉟いすみ鉄道
㊱京葉臨海鉄道
㊲千葉都市モノレール
㊳京成電鉄
㊴北総鉄道
㊵芝山鉄道
㊶新京成電鉄
㊷首都圏新都市鉄道
㊸流鉄
㊹東京臨海高速鉄道
㊺東京モノレール
㊻東京地下鉄
㊼埼玉高速鉄道
㊽東葉高速鉄道
㊾舞浜リゾートライン
㊿東京都交通局
51ゆりかもめ
52東武鉄道
53西武鉄道
54京王電鉄
55多摩都市モノレール
56東京急行電鉄
57横浜高速鉄道
58京浜急行電鉄
59相模鉄道
60横浜市交通局
61横浜新都市交通
62小田急電鉄
63箱根登山鉄道
64江ノ島電鉄
65湘南モノレール
66神奈川臨海鉄道
67富士急行
※国土交通省が定める地方運輸局の管轄区域は
2012(平成24)年3月末日現在

改訂新版

データブック 日本の私鉄

全国私鉄165社局掲載

アルピコ交通松本電気鉄道　信濃荒井－渚　'12.3.29

つくばエクスプレスの開業の影響もあって単行列車が取手に乗り入れるようになっている。 関東鉄道常総線西取手―取手 '09.11.21

銚子駅の先端から銚子電鉄は発車する。 銚子電気鉄道銚子 '12.5.1

淀川を渡るジェットカー5004-5003-5002-5001　阪神電気鉄道本線姫島—淀川　'09.3.21

特筆なき写真はすべて著者撮影

凡例

〈見出し〉
- 社名は2012年12月1日現在のもの。
- 社章は単独社のもので、グループのCI等は原則として割愛した(一部掲載できない社もあり)。
- 鉄＝鉄道、軌＝軌道
  客＝旅客営業、貨＝貨物営業
  ＝交流電化２万ボルト動力
  ＝直流電化1500・750・600ボルト動力
  ＝第三軌条式750・600ボルト動力
  ＝内燃動力、＝蒸気動力
  ＝軌間1435mm・1372mm・1067mm・762mm
  ＝懸垂式、＝跨座式、＝案内軌条式
  ＝浮上式、＝無軌条電車

〈輸送の推移表〉
- 平成2・11・21年度鉄道統計年報より作製(一部は会社回答等により年度と数値を変更)。

〈会社概要〉
- 所＝所在地、資＝資本金、株＝主要株主：株主名と出資比率(株主は原則として上位5名を記載：但し出資比率3%未満を除く)。
- 平成23年度鉄道要覧より作製。

〈路線概要〉
- 営業区間・営業距離、軌間・線路配置、動力、閉塞方式、＝最急勾配、R＝最小曲線半径、＝隧道数と延長、＝橋梁数と延長、最大＝通常最大連結輌数、営業最高速度の順に記載。
- 通常最大連結輌数は定期営業列車を原則とし、回送列車・臨時列車は原則として除く。
- 会社回答を原則として、一部は平成23年度版鉄道要覧、平成21年度版鉄道統計年報を参照した。

〈地図〉
- 原則として北が上。概ねの線形を示し、縮尺は正確ではない。記載の縮尺は、距離感覚の目安を示す。

6000系と8000系が顔を合わせる　'12.10.24　西日本鉄道天神大牟田線西鉄福岡(天神)—薬院

札幌市交通局（市営地下鉄）

さっぽろしこうつうきょく（しえいちかてつ）

日本初のゴムタイヤ式地下鉄

1972（昭和47）年2月に第11回冬期オリンピックが札幌で開催されるにあたり、1971年12月16日に南北線北24条—真駒内間12.1kmが開業した。

1960年代の札幌市内交通は路面電車とバスが中心で、積雪期は交通渋滞に悩まされていた。オリンピックを機に建設が決まった地下鉄は、路面電車の電停なみの駅間隔を模索した時期もあり、高加減速に効果的なゴムタイヤ導入を決意する。当時の地方鉄道法にはゴムタイヤ式に関する規定がなく、関係省令を一部改正して「案内軌条式鉄道」を設けて認可がなされた。磁気乗車券自動改札機を本格採用したのも日本初であった。

1976（昭和51）年6月開業の東西線は案内軌条の形状がT字型からI字型に変更となり、集電方式は第三軌条式から架空電車線方式に、ゴムタイヤはダブルタイヤからシングルタイヤに、走行路面の材質も樹脂製から鉄板となった。1999（平成11）年2月に東西線宮の沢—琴似間が延伸されて48.0kmが全通した。

平成16年度に71.1億円の単年度赤字を計上したことから経営改革に迫られ、駅務業務の外注化などを実施し、平成18年度に経常黒字化を達成した。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	275,579	256,026	248,202
輸送密度	人/km日	88,069	69,453	70,003
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	31,251	38,534	37,404
営業費	百万円	40,810	43,677	31,627
営業損益	百万円	▲9,559	▲5,143	5,777
車両数	輌	380	404	380
従業員数	人	1,826	1,200	640

＊従業員数は軌道線（路面電車）を含む

主要沿革年表

1971（昭和46）年 12月16日	南北線北24条—真駒内間開業
1976（昭和51）年 6月10日	東西線琴似—白石間開業
1978（昭和53）年 3月16日	南北線麻生—北24条間開業
1982（昭和57）年 3月21日	東西線白石—新さっぽろ間開業
1988（昭和63）年 12月 2日	東豊線栄町—豊水すすきの間開業
1994（平成 6）年 10月14日	東豊線豊水すすきの—福住間開業
1999（平成11）年 2月25日	東西線宮の沢—琴似間開業

▲▲ 最後の延伸区間である宮の沢駅ホーム。8000形2編成が停車中。東西線は2009年3月に全駅可動式ホーム柵が導入された。 '12.2.9

▲ 豊水さっぽろに停車中の7000形初期車。 '12.2.9

南北線の平岸の先から真駒内までは高架橋をシェルターが覆う。 '12.2.19 平岸—南平岸間

■事業所概要

所 札幌市厚別区大谷地東2丁目4番1号

■路線概要

<南北線>

麻生—真駒内間14.3km複線、第三軌条式750V、自動閉塞式、

1箇所10,619m、

46箇所4,671m、最大6輌、70km/h

<東西線>

宮の沢—新さっぽろ間20.1km複線、架空単線式1500V、自動閉塞式、

1箇所20,800m、

無、最大7輌、70km/h

<東豊線>

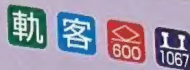
栄町—福住間13.6km複線、架空単線式1500V、自動閉塞式、

1箇所14,530m、

無、最大4輌、70km/h

データ編 ⇒ P.194

ST 札幌市交通局(路面電車)

さっぽろしこうつうきょく(ろめんでんしゃ)

最北の路面電車

地下鉄大通に近い西4丁目から住宅地の山鼻地区を巡り、ふたたび繁華街のすすきのに戻る、環状に近い形態の8.4kmの運行を行なっている。

札幌市電の前身は、1909(明治42)年に軌間762㎜で開業した札幌石材馬車鉄道で、1916(大正6)年に札幌電気軌道と改称した。1918(大正7)年8月8日に開催された開道50周年記念北海道大博覧会に合わせて、同月12日から軌間1067㎜の電車運行を開始した。1927(昭和2)年に市営化され、その後も札幌市の発展にともない成長を続けた。最盛期には25kmの路線網をもち市内交通の主役であったが、1972(昭和47)年の札幌オリンピックを前に開業した地下鉄南北線の開業などにより市電路線は廃止が相次いだ。現存する路線が、3線に分かれているのは歴史的経緯による。

電車は10形式30輌からなり、角張った車体の車体新造車が主力であるが、丸っこいスタイルの在来型ボギー車も健在である。札幌市電で忘れてはならないのが"ササラ電車"ことブルーム式除雪車で、雪1～3はトラ縞模様、1998(平成10)年に新製された2代目雪10形11はオレンジイエローに白帯。

平成26年度に西4丁目—すすきの間を延伸してループ化を行う予定で、3連接超低床車の導入が平成24年度から始まる。

主要沿革年表

1909(明治42)年 2月	札幌石材馬車鉄道開業(762㎜・馬力)
1918(大正 7)年 8月12日	札幌電気軌道電車運行開始(1067㎜・600V)
1927(昭和 2)年 12月 1日	札幌電気軌道の電車事業を買収し札幌市電となる
1963(昭和38)年 11月17日	北27条—新琴似駅前間内燃車により開業
1974(昭和49)年 5月 1日	現存路線のみとなる

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,306	8,498	7,334
輸送密度	人/km日	7,449	6,692	5,976
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,276	1,259	989
営業費	百万円	1,503	1,467	1,246
営業損益	百万円	▲227	▲208	▲257
車輌数	輌	34	34	34
従業員数	人	*	*	*

＊軌道単独数値公表なし

藻岩山を背に白石藻岩通を進む、すすきの行251号。251号は1961年札幌綜合鉄工協同組合製で1992年8月に車体再改修を受けた。 東屯田通—幌南小学校前

▲▲ 初夏の陽気となった南1条通を行き交う電車。 '10.5.22 西15丁目—中央区役所前

▲ "ササラ電車"ことブルーム式除雪車「雪11」。降雪時には竹ブラシを回して雪を吹き飛ばしながら走る。 '02.2.19 車両センター

■事業所概要

所 札幌市中央区南21条西16丁目2番20号

■路線概要

(全線1067㎜複線、直流600V、無、無、最大1輌、40km/h)

<1条線>

西4丁目—西15丁目間1.3km、4.8‰

<山鼻線>

すすきの—中央図書館前間4.0km、22.2‰、R22.5m

<山鼻西線>

西15丁目—中央図書館前間3.2km、13.9‰、R19.4m

データ編 ⇒ P.194

太平洋石炭販売輸送 たいへいようせきたんはんばいゆそう

最後の運炭鉄道は今も健在

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/km日	—	—	—
輸送屯数	千屯	1,980	1,890	426
営業収入	百万円	1,388	1,173	163
営業費	百万円	520	470	104
営業損益	百万円	868	702	59
車輌数	輌	47	37	32
従業員数	人	37	24	10

太平洋炭礦の運炭鉄道で、春採で積み込んだ石炭を積出港の知人まで輸送する。古くは、釧路臨港鉄道と言い、旅客営業も行なっていた。最初に開業したのが春採—知人間で、1937(昭和12)年1月10日に城山—東釧路—春採—知人—入舟町間11.5kmが全通した。釧路川左岸を楕円を描くような線形で、石炭以外の一般貨物も輸送した。戦時中は旅客輸送も賑わったが、戦後バスが発達すると役目を譲り、旅客輸送は1963(昭和38)年11月1日に廃止。1979(昭和54)年4月30日に太平洋石炭販売輸送に社名を変更し、1986(昭和61)年11月1日以降は春採—知人間のみの営業となっている。

太平洋炭礦は日本で最後まで残った本格操業の炭礦で、釧路市沖の太平洋海底を採炭場所とし、年間150万tを採掘していた。しかし、輸入炭との価格競争力を失い、2002(平成14)年1月末限りで82年の歴史に幕を閉じた。

その後炭礦技術の海外移転研修などを目的とした「釧路コールマイン」が設立。同年4月9日から一部の鉱区を用いて採掘を再開、臨港線の営業も再開された。当初は5年間限定(年間70万t)の採炭であったが、2007年(平成19)年から年50万tに減産しつつ、海外技術研修が続いている。

主要沿革年表

1923(大正12)年 12月12日	釧路臨港鉄道設立
1925(大正14)年 2月11日	春採—知人間開業(1067mm・蒸気)
1935(昭和10)年 9月	内燃動力併用開始
1963(昭和38)年 11月 1日	旅客営業廃止
1979(昭和54)年 4月30日	太平洋石炭販売輸送臨港線となる
1986(昭和61)年 11月 1日	春採—知人間の営業となる

▲▲ 春採で発車を待つD701。セキ6000形は自社発注車で連接ボギーが珍しい。 '07.6.2

▲ 荒々しい太平洋岸を進むDE601+セキ24輌+D801の春採行。戻りは回送に近く足どりも軽い。 '11.4.30

知人に到着したDE601とD801。セキは電気指令で扉が開かれ、石炭が降ろされる。石炭はベルトコンベアを介して貨物船に積み込まれる。 '11.4.30

■会社概要

所 釧路市春採8丁目1番13号(輸送部)

資 71百万円

株 太平洋興発73.7%、商船三井近海14.1%、太平洋炭礦7.5%

■路線概要

春採—知人間4.0km、1067mm単線、内燃動力、自動閉塞式、10.0‰、R 160m、無、3箇所343m、最大24輌、40km/h

データ編 ⇒ P.195

函館市企業局交通部

はこだてしきぎょうきょくこうつうぶ

道内初の路面電車の歴史が生きる

函館は、昭和初期まで道内最大の都市で、市内軌道の歴史は古い。1897(明治30)年12月に函館馬車鉄道が開業し、同社を1911(明治44)年に買収した函館水電が、1913(大正2)年6月29日、北海道初の路面電車運行を開始した。電力業界の再編により、運行主体は函館水電から帝国電力、大日本電力と変遷し、電力統制によって大日本電力が解散されると、運輸事業は道南電気軌道に移譲された。電車の運行が市営となったのは1943年11月のことで、以降函館市により運行が続く。

1960年代前半の全盛期には17.1㎞を運行したが、1978(昭和53)年11月にガス会社前—五稜郭駅前間、1992(平成4)年4月に宝来町—松風町間、1993(平成5)年4月に函館駅前—ガス会社前—五稜郭公園前間が廃止された。近年も乗客減が続いているが、観光資源として市街地を走る路面電車を見直そうとする動きも見られ、1995年から復元チンチン電車"箱館ハイカラ號"が運転され、2007年と2010年に2車体連接9600形各1編成が導入された。

在籍車輌は、旅客車9形式32輌、除雪車2輌、装飾車の計39輌。冬期の除雪は外注トラックが主流で、ササラ電車の登場機会は少ない。なお、組織は2011年4月1日に水道局との統合で企業局となった。

主要沿革年表

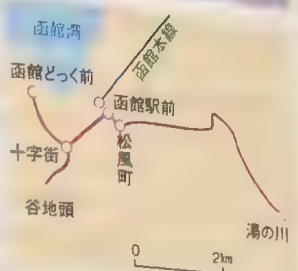
1897(明治30)年 12月12日	亀函馬車鉄道開業(1372㎜・馬力)
1913(大正 2)年 6月29日	函館水電東雲町—湯の川間開業(1372㎜・600V)
1943(昭和18)年 11月 1日	道南電気軌道を買収し函館市交通局となる
1978(昭和53)年 11月 1日	五稜郭駅前—ガス会社前間廃止
1992(平成 4)年 4月 1日	松風町—宝来町間廃止
1993(平成 5)年 4月 1日	五稜郭公園前—ガス会社前—函館駅前間廃止

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	8,583	7,423	5,861
輸送密度	人/㎞日	4,381	5,583	4,419
輸送屯数	千屯		—	
営業収入	百万円	1,414	1,259	1,045
営業費	百万円	1,768	1,456	1,170
営業損益	百万円	▲355	▲197	▲125
車輌数	輌	56	41	37
従業員数	人	137	70	70

函館どっく前を発車する812号。800形は更新が進み、残り2両のみ。'12.2.20

2007年に登場した9600形(らっくる号)第一編成。'12.2.20 函館駅前—松風町

'12.2.20 杉並町—柏木町

五稜郭タワー背に行き交う

■事業所概要

所 函館市末広町5番14号

■路線概要

<本線>
函館どっく前—函館駅前間2.9㎞、1372㎜、複線、直流600V、12.33‰、R 38m、無、無、最大1輌、40㎞/h

<大森線>
松風町—函館駅前間0.5㎞、1372㎜、複線、直流600V、8.2‰、R 25m、無、無、最大1輌、40㎞/h

<湯の川線>
松風町—湯の川間6.1㎞、1372㎜、複線、直流600V、25.0‰、R25m、無、無、最大1輌、40㎞/h

<宝来・谷地頭線>
十字街—谷地頭間1.4㎞、1372㎜、複線、直流600V、58.25‰、R24m、無、無、最大1輌、40㎞/h

津軽鉄道 つがるてつどう

ストーブ列車は北国の風物詩

五能線五所川原から分岐して津軽半島を北上し、金木を経て津軽中里に至る。2006年4月20日限りで北海道ちほく高原鉄道が廃止されてからは日本最北端の旅客扱私鉄(公営交通を除く)。閉塞方式はタブレット閉塞式(津軽五所川原―金木間)とスタフ閉塞式で、金木では昔ながらのタブレットを交換する姿と腕木式信号機を見ることができる。

地域で唯一の公共交通としての役割を担い、平成の世になっても朝の通学列車は気動車3輌編成となったが、利用客減は著しく、気動車3輌編成は定期運行から消え、2004年11月15日に津軽飯詰の閉塞扱は廃止された。主力気動車は新潟鉄工所製の18m級軽快気動車：津軽21形。1996年と2000年に5輌が新造され、金木を生家とした作家・太宰治の小説から"走れメロス号"の愛称を持つ。

当線の名物は冬期に運行されるストーブ列車で、ディーゼル機関車が客車を牽引する。客車の車内は座席2脚が取り除かれ、石炭ストーブが備え付けられる。以前は朝の通学列車に使用されていたが、今は観光列車の色彩が強く、昼間時に運転される。

旅客は1997年度に1000人/km日を割り、2003年度に500人/km日を下回った。要員を切りつめ、各種イベントに注力するが、厳しい経営が続く。

主要沿革年表

年月日	事項
1928(昭和 3)年 2月24日	津軽鉄道設立
1930(昭和 5)年 7月15日	五所川原(現津軽五所川原)―金木間開業(1067mm・蒸気)
1930(昭和 5)年 11月13日	大沢内―中里(現津軽中里)間開業により全通
1984(昭和59)年 2月 1日	貨物営業廃止
1992(平成 4)年 4月 1日	ワンマン運転開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,142	638	322
輸送密度	人/km日	1,304	857	452
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	263	198	127
営業費	百万円	284	199	144
営業損益	百万円	▲21	▲1	▲17
車輌数	輌	20	19	17
従業員数	人	63	39	34

■会社概要

所 五所川原市字大町39番地

資 73百万円

株 澤田長二郎9.5%、㈱西田組5.2%、三和満3.9%、澤田泰造3.8%、泉谷正逸3.6%

■路線概要

津軽五所川原―津軽中里間20.7km、1067mm単線、内燃動力、タブレット閉塞式(津軽五所川原―金木間)・スタフ閉塞式(金木―津軽中里間)、11.4‰、R 362m、橋梁29箇所272m、最大3輌、70/kmh

▲▲ 厳寒の朝、津軽21形のアイドリングが津軽五所川原の構内に響く。 '11.2.13

▲ 津軽21-104力走。津軽21形は1996年と2000年に「津軽鉄道活性協議会」の助成を受けて登場した。 '12.8.3 毘沙門―津軽飯詰

津軽の風物詩ともいえるDD350形牽引のストーブ列車が津軽路を行く。ストーブ列車は10月～3月の運行。 '11.2.13 津軽飯詰―毘沙門

データ編 ⇒ P.196

本州最北の近郊電車

JR弘前駅から分岐して平賀を経て黒石に至る弘南線と、JR大鰐温泉駅から分岐して弘前市内の土淵川のほとりに位置する中央弘前に至る大鰐線からなる。1984(昭和59)年11月1日に国鉄黒石線の転換を受けて黒石線(川部—黒石間6.2km)が開業したが、1998(平成10)年4月1日廃止に至った。

弘南線は、1927(昭和2)年9月7日に弘前—津軽尾上間が蒸気鉄道として開業し、1946(昭和21)年7月に電化ののち1950年7月に黒石全通を果たした。大鰐線は、戦後1952(昭和27)年に弘前電気鉄道として開業し、1970年10月に弘南鉄道に買収された。両線とも弘前市の郊外路線として終日30分ヘッドの運行で、朝夕はその他に快速電車が運転されていたが、近年乗客減が著しく、快速の間引き(のちに廃止)、昼間時減便(60分毎運行)がなされている。

車両は両線とも東急7000・6000系を譲り受けたステンレスカーが主力。ラッシュ時用に元南海1521系4扉車(非ワンマン運行)を導入したが、快速の廃止とともに2008年度形式消滅に至った。

弘南線・大鰐線に各1輌の電気機関車は冬期に除雪車を牽引する。

要員を絞って懸命に経営を続けていて、2009年度は営業黒字を達成した。

主要沿革年表

1926(大正15)年 3月27日	弘南鉄道設立
1927(昭和 2)年 9月 7日	弘前—津軽尾上間開業(1067mm・蒸気)
1948(昭和23)年 7月 1日	600V電気運転開始
1950(昭和25)年 7月 1日	津軽尾上—弘南黒石(現黒石)間開業
1952(昭和27)年 1月26日	弘前電気鉄道大鰐—中央弘前間開業(1067mm・1500V)
1970(昭和45)年 10月 1日	大鰐—中央弘前間が弘南鉄道大鰐線となる

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	5 193	3,494	1 956
輸送密度	人/km日	3 198	2 794	1,745
輸送トン数	千トン			
営業収入	百万円	930	730	445
営業費	百万円	926	775	404
営業損益	百万円	4	▲45	41
車両数	輌	55	43	32
従業員数	人	137	87	51

▲▲ 津軽大沢で休む大鰐線車輌。全車輌非冷房車は全国唯一で、経営の厳しさがうかがえる。 '12.8.4

▲ 除雪列車が役目をおえて平川を渡る。ED221は1926年BW・WH製の古豪。 '11.2.12 石川プール前—石川

雪原を駆け抜ける弘前線7000系2輌編成×2の4輌編成。4輌編成は高校登校日朝に1往復運転される。 '11.2.14 新里—館田

■会社概要

所 平川市本町北柳田23番5号

資 175百万円

株 中村勝治3.7%、西谷嘉一2.7%

■路線概要

<弘南線>

弘南—黒石間16.8km、1067mm、単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配15.0‰、R240m、トンネル無、橋梁65箇所987m、最大4輌、65km/h

<大鰐線>

大鰐—中央弘前間13.9km、1067mm、単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配25.0‰、R160m、トンネル無、橋梁44箇所、683m、最大2輌、65km/h

データ編 ⇒ P.196

青い森鉄道 あおいもりてつどう

国鉄・JR転換の最長路線

項　目	単　位	2009年度	2010年度	2011年度
輸送人員	千人	619		
輸送密度	人 km日	990		
輸送屯数	千屯			
営業収入	百万円	348	947	2,203
営業費	百万円	468	1,084	2,202
営業損益	百万円	▲120	▲137	1
車両数	輌	4	18	18
従業員数	人	27	282	295

＊2010・11年度は事業報告書より作成

東北新幹線盛岡—八戸間開業の2002(平成14)年12月1日に岩手県境に近い目時—八戸間82.0kmが開業した。当初から、青森県が施設を保有する第三種鉄道事業者、青い森鉄道がその線路を使用して鉄道営業を行う第二種鉄道事業者となった。

開業に当っては7000系2両編成2本が用意された。0番台1本はJR東日本701系1000番台を譲り受け、100番台1本は新造。この時点では、IGRいわて銀河鉄道と青い森鉄道の両社の車両をプール運用し、列車の運転管理も青い森鉄道はIGRいわて銀河鉄道に委託。また、青森県の施設管理は八戸臨港鉄道に委託した。2010年12月4日の東北新幹線新青森延伸で、営業区間に八戸—青森間が加わった。これに先立ち目時—八戸間の運行管理がIGRいわて銀河指令からJR東日本盛岡指令青森分室に変更。JR東日本701系1000番台2両編成7本を譲り受けて701系0番台とした。運転管理は青い森鉄道CTCセンターに移管され、車両の管理も旧JR東日本青森車両センター東派出所に設けられた青い森鉄道車両管理所に移されている。

JR貨物が全線に亘って第2種鉄道事業者で、寝台特急と大湊線・八戸線気動車が乗り入れる。

主要沿革年表

1891(明治24)年 9月 1日	日本鉄道(目時)—青森間開業(1067mm·蒸気)
1906(明治39)年 11月 1日	国有化
1968(昭和43)年 8月 5日	目時—青森間複線化完成
1968(昭和43)年 8月22日	目時—青森間電化
1987(昭和62)年 4月 1日	JR東日本に承継
2002(平成14)年 12月 1日	目時—八戸間転換開業
2010(平成22)年 12月 4日	八戸—青森間転換開業

▲▲ 三沢で発車を待つ青い森700-7+701-7。外部塗装は、順次、電車と青色の森をイメージしたロゴマークと、「モーリー」と称するキャラクターを掲げたものに変更。 '11.12.3

▲ 浅虫温泉で貨物列車の通過待ちを行う。 '11.2.12

2輌ワンマン運転を基本とし、JR大湊線と八戸線の気動車列車も乗り入れる。 '11.9.17 陸奥市川—下田

会社概要

所 青森市篠田1丁目6-2
資 2,900百万円
株 青森県68.8%、青森市7.63%、八戸市6.52%、日本貨物鉄道3.45%

路線概要(第2種開業線)

目時—青森間121.9km複線、(青森信号場—青森間1.9km単線)
交流20,000V、自動閉塞式、
勾配23.0‰、R 350m、
トンネル16箇所7,238.2m、
橋梁201箇所5,052.43m、
最大2輌(JR乗入車を除く)、
110km/h
(第3種鉄道事業者は青森県)

データ編 ⇒ P.197

IGR IGRいわて銀河鉄道 あいじーあーるいわてぎんがてつどう

積極経営で開業3年度黒字に転換

項目	単位	2003年度	2009年度	2011年度
輸送人員	千人	5,253	4,728	4,696
輸送密度	人/km日	3,917	3,023	2,919
輸送トン数	千t		—	-
営業収入	百万円	3,694	3,303	3,861
営業費	百万円	3,875	3,338	3,546
営業損益	百万円	▲180	▲35	315
車輌数	輌	14	14	14
従業員数	人	185	195	231

＊2011年度は事業報告書より作成

東北新幹線八戸延伸の2002(平成14)年12月1日に盛岡—目時間が開業した。

登記上の社名は、アイジーアールいわて銀河鉄道株式会社と、何とも長い社名だが、これは盛岡市内に、鉄道業でない「いわて銀河鉄道」があり、IGRを加えたという。

開業にあたってはIGR7000系2連7本が用意された。0番台4本はJR東日本701系1000番台を譲り受け、客室内はロングシートのまま。新造の100番台3本は、701系1500番台に準じた仕様で、回生制動で屋根上に抵抗器が無い。客室内はクロスシート2ボックスずつが千鳥状に配されるセミクロスシートで、車椅子対応大型トイレを装備する。全区間にわたってJR貨物は第2種鉄道事業者で、旅客列車としても、JRの寝台特急「北斗星」「カシオペア」が通過し、花輪線列車が乗り入れる。

転換開業で運賃が上がり、利用者に敬遠されたこともあって、開業3年間は赤字が続いた。その後、経費削減に取り組み、買物券付乗車券など企画切符が好評を得て2005年度に黒字決算を達成。2006年3月には盛岡—厨川間に青山、厨川—滝沢間に巣子を新設、2011年には好摩橋上駅舎が完成するなど、利便性の向上を図っている。

主要沿革年表

1891(明治24)年 9月 1日	日本鉄道盛岡—(目時)間開業(1067㎜・蒸気)
1906(明治39)年 11月 1日	国有化
1968(昭和43)年 7月12日	盛岡—目時間の複線化完成
1968(昭和43)年 8月22日	盛岡—目時間電化
1987(昭和62)年 4月 1日	JR東日本に承継
2002(平成14)年 12月 1日	盛岡—目時間転換開業

▲▲ 車体色は、銀河の星に照らされた無限に広がる岩手の星空をイメージした「スターライトブルー」と星の輝き「スターイエロー」帯を配し、ブルー帯に社名・ロゴと流星が添えられる。 '07.4.28 奥中山高原—小繋

▲ 盛岡—青森間は貨物列車の幹でもあり、全線にわたってJR貨物が第2種鉄道事業者。 '07.4.28 金田一温泉—斗米

岩手山を背に盛岡をあとにするIGR7000系。盛岡口には花輪線気動車列車も乗り入れる。 '02.12.1 盛岡—厨川

■会社概要

所 盛岡市上田1丁目2番32号
資 1,849百万円
株 岩手県54.1%、盛岡市15.8%、二戸市4.7%、岩手町4.5%、一戸町4.0%、

■路線概要

盛岡—目時間82.0㎞複線、交流20,000V、自動閉塞式、
勾配 25.0‰、R 400m、
トンネル 19箇所7,981m、
橋梁 203箇所2,898.9m、
最大4輌(JR乗入車を除く)、
100㎞/h

データ編 ⇒ P.197

Ⓡ 八戸臨海鉄道 はちのへりんかいてつどう

三菱製紙からのコンテナ列車が走る

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/km日	—	—	—
輸送トン数	千トン	260	232	256
営業収入	百万円	359	374	1,044
営業費	百万円	336	387	1,033
営業損益	百万円	23	▲13	11
車両数	両	4	5	7
従業員数	人	59	56	82

JR八戸貨物駅から分岐し、JR八戸線に沿ったのち馬淵川の手前で左にカーブして北上し、北沼に至る。全長8.5kmの貨物専業鉄道。

前身は青森県専用線で、1966(昭和41)年3月から北八戸信号場—三菱製紙八戸工場間7.2kmの輸送を開始した。その後、三菱製紙の生産量増大や馬淵川西側・北沼地区への工場進出などにより、専用線を臨海鉄道方式で運営することとなり、国鉄・青森県・八戸市・進出企業の共同出資により八戸臨海鉄道が設立され、1970(昭和45)年12月1日より地方鉄道として営業を開始した。この時、八戸線に並行する1.3kmが新設され、現在の線形となった。その後、八戸臨海工業地帯への企業進出は続かず、初期にあった荷主も鉄道輸送から撤退して、荷主は三菱製紙1社のみとなっている。

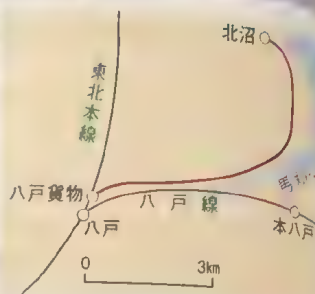
車輌基地は八戸貨物駅構内にあり、国鉄DD13形タイプの56ｔ機DD561〜3が本線牽引機。

八戸臨海鉄道は、JR貨物から八戸貨物・東青森・弘前・青森(信)の構内入換業務等を受託している。また、青い森鉄道開業時は、第三種鉄道事業者であった県から保線・保守業務を受託していたが、新幹線青森延伸で青い森鉄道の営業が目時—青森間となると、駅構内清掃と一部無人駅のラッシュ時改札業務受託に変わっている。

主要沿革年表

1966(昭和41)年 3月25日	青森県専用専用線北八戸(信)—三菱製紙八戸工場間開業
1970(昭和45)年 7月30日	八戸臨海鉄道設立
1970(昭和45)年 12月 1日	八戸—北沼間開業(1067㎜・内燃)
2011(平成23)年 3月 11日	東日本大震災により運転中止(6月2日運転再開)

▲▲ 北沼で入換を行うDD563。東日本大震災では三菱製紙八戸工場が被災し、鉄道の北沼駅が冠水し、一部踏切の保安装置も損傷した。復旧開業は83日後であった。 '11.9.17 北沼

▲ DD16303 2009年にJR東日本長野総合車両センターより譲り受けた。在籍車輌は機関車4輌のほかにホキ800形4輌の計8輌。 '11.9.17 八戸貨物

馬淵川の堤防の脇を走るDD563牽引コンテナ貨物列車。4往復運転を基本とする。 '11.9.17 八戸貨物—北沼

■会社概要
所 八戸市一番町1丁目3番1号
資 570百万円
株 日本貨物鉄道38.6%、青森県28.9%、三菱製紙20.2%、八戸市9.6%

■路線概要
八戸貨物—北沼間8.5km、1067㎜単線、内燃動力、スタフ閉塞式
10.0‰、R 160m、無、11箇所55m、35km/h

データ編 ⇒ P.198

岩手開発鉄道 いわてかいはつてつどう

石灰石列車が山間を行き交う

大船渡港の後背内陸部に位置する長岩鉱山で産するセメント原石を、積出港である赤崎に輸送する貨物専業鉄道。2009(平成21)年度輸送量は171万tで、京葉臨海鉄道に次いで私鉄貨物2位を誇る。

岩手開発鉄道は、地域振興と地下及び林産資源等の開発を目的に設立され、1950(昭和25)年10月21日に盛—日頃市間が開業した。蒸気機関車と気動車が1輌ずつ、開業記念列車の客車も国鉄から借りるといったありさまで、客貨ともに振るわず倒産寸前に陥った。再建策として赤崎にある小野田セメント大船渡工場のセメント陸送を鉄道に切り換えることになり、1957(昭和32)年6月に盛—赤崎間、1960(昭和35)年6月に日頃市—岩手石橋間を開業。長岩鉱山の鉱石輸送が始まってからは貨物は隆盛を極めた。しかし旅客輸送人員は1960年代でも年間10万人程度で、終始全国の旅客扱い私鉄のワースト1であった。そのため旅客営業は使命を終えて、1992(平成4)年4月1日に廃止となった。

バブル経済崩壊でセメントの需要が減退すると貨物輸送量は1997(平成9)年度に400万tを割り営業赤字に陥った。24時間体制で29往復であった貨物列車は、2003年1月に18往復、2003年4月から夜間の運転を中止して13往復となった。

主要沿革年表

1939(昭和14)年　8月17日	岩手開発鉄道設立
1950(昭和25)年 10月21日	盛—日頃市間開業(1067㎜・内燃)
1957(昭和32)年　6月21日	盛—赤崎間開業(貨物専業)
1960(昭和35)年　6月21日	日頃市—岩手石橋間開業
1992(平成 4)年　4月 1日	旅客営業廃止
2011(平成23)年　3月11日	東日本大震災により被災(11月7日運転再開)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	32	—	—
輸送密度	人/km日	37	—	—
輸送トン数	千t	4 468	2,967	1 716
営業収入	百万円	794	565	322
営業費	百万円	598	627	315
営業損益	百万円	197	▲61	7
車輌数	輌	49	48	49
従業員数	人	54	57	34

▲▲ 東日本大震災では津波で1億8000万円の損害となった。工場再開にあわせて8ヶ月後の11月7日から運転を再開した。長岩鉱山で産するセメント原石を18輌編成のホキに積み込む。 '12.10.6

▲ 長安寺で行き違うDD5601牽引の赤崎行(右)とDD5653牽引の岩手石橋行。赤崎行はセメント原石を満載している。 '12.10.6

S字形のカーブをゆっくり進むDD5601牽引貨物列車。 '12.10.6 日頃市—岩手石橋

■会社概要
所 大船渡市盛町字東町10番地3
資 120百万円
株 太平洋セメント92.6%、大船渡市4.0%

■路線概要
赤崎—岩手石橋間11.5㎞、1067㎜単線、内燃動力、自動閉塞式、最急勾配25.0‰、R200m、トンネル3箇所252m、橋梁4箇所575m、最大18輌、50㎞/h

データ編 ⇒ P.198

三陸鉄道 さんりくてつどう

日本初の国鉄転換第三セクター

盛―釜石間36.6kmの南リアス線と宮古―久慈間71.0kmの北リアス線から成る、南リアス線盛―吉浜間、北リアス線宮古―田老間・普代―久慈間は国鉄盛線、宮古線、久慈線からの転換。吉浜―釜石間15.0kmと田老―普代間32.2kmは新規開業線で、1984年4月1日に国鉄転換第三セクターの第1号として開業した。開業にあたり既存線3000万円/km、新線1000万円/kmの転換交付金が支給され、全線で約23億円が交付された。この資金をもとに車輌が新造され、残りは運転基金に回された。国鉄時代には朝・昼・夕各1～2往復であった運転本数が大幅に増加し、ワンマン運行が導入された。ローカル私鉄では当たり前であったことが国鉄転換線に取り入れられ、需要が換起され、コスト削減につながった。三陸鉄道の開業初年度は黒字決算となり、以降に続々と登場した国鉄転換第三セクター鉄道設立への火付け役となった。黒字経営は1992年度までの9年間続いたが、以降は赤字経営に転じている。

平成20年度の輸送人員は100万人を割り、営業赤字額は1.7億円を超え、余剰車輌の廃車が進む。2011年3月11日の東日本大震災で全線が被災し、震災発生5日後の3月16日には久慈―陸中野田間、3月20日に宮古―田老間、28日に宮古―小本間を「復興支援列車」として無料で運行。2012年4月1日に北側の運行区間は久慈―田野畑間となった。南リアス線は2013年春、北リアス線は2014年春の再開を目指している。

主要沿革年表

1970(昭和45)年　3月　1日	国鉄盛線盛―綾里間開業
1972(昭和47)年　2月27日	国鉄宮古線宮古―田老間開業
1975(昭和50)年　7月20日	国鉄久慈線久慈―普代間開業
1981(昭和56)年 11月10日	三陸鉄道設立
1984(昭和59)年　4月　1日	宮古―久慈間及び盛―釜石間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,307	1,438	896
輸送密度	人/km日	942	577	430
輸送トン数	千屯			
営業収入	百万円	666	509	376
営業費	百万円	644	535	547
営業損益	百万円	22	▲26	▲170
車輌数	輌	23	22	16
従業員数	人	97	83	64

◀ 東日本大震災で全線が被災し、3月16日より陸中野田―久慈間で災害復興支援列車が走り始めた。'11.9.17 陸中野田

▲ 北リアス線の南側は2011年3月28日までに宮古―小本間で運転を再開した。宮古で発車を待つ36-102「てをつな号」+36-109。 '12.10.7

堀内を発車して田野畑を目指す36-101「キット、ずっと号」+36-1107「てをつな号」。 '12.10.7 堀内―白井海岸

会社概要

所 宮古市栄町4番地（事務所）
資 300百万円
株 岩手県48.0%、宮古市4.2%、岩手銀行4.0%、大船渡市3.8%、新日本製鉄3.3%、東北電力3.3%

路線概要（平成19年度数値）

<北リアス線>
宮古―久慈間71.0km、1067mm単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、
勾配8.0‰、R 100m、
トンネル43箇所39,084m、
橋梁230箇所3,810m、
最大2輌、90km/h

<南リアス線>
盛―釜石間36.6km、1067mm単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、
勾配18.0‰、R 400m、
トンネル19箇所22,390m、
橋梁122箇所1,885m、最大2輌、90km/h

データ編 ⇒ P.198

仙台臨海鉄道 せんだいりんかいてつどう

甚大な被災を乗り越え運転再開

仙台市長浜海岸に1971(昭和46)年に開港した仙台新港周辺の工業地帯と、国鉄線を結ぶ貨物鉄道として、1971年10月1日に陸前山王—仙台港—仙台北港間が開業した。国鉄、宮城県及び進出企業が出資する第三セクター方式で、構内拡張の容易であった陸前山王を接続駅とし、陸前山王—多賀城間にあった旧軍用線の線路敷を転用した。その後、公共埠頭の建設に合わせ1975年9月に仙台港—仙台埠頭間、キリンビール仙台工場の仙台港地区進出に伴い1983年4月に仙台港—仙台西港間が開業。それにより本線延長10.7km、側線延長11.2km、専用側線6.7kmとなった。

貨物輸送量は1993(平成5)年度に139万ｔを記録したが2009年度は71.3万ｔで、微減傾向にある。震災前、発送貨物の多くは仙台北港からの石油で、仙台西港からのビール、仙台埠頭からの鉄道用レールが続いた。1998年4月から海上コンテナ輸送が始まり、2001年6月には仙台港駅保税蔵置場が開業、輸入貨物積コンテナ輸送が活発になり始めた。

2011(平成23)年3月11日の東日本大震災に伴う津波で路線の3/4が被害を受け、機関車3輌が流された。懸命な復旧工事によって11月25日に陸前山王—仙台西港間で営業運転を再開、2012年9月7日に全線が復旧開通した。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/km日	—	—	—
輸送屯数	千屯	1,292	1,046	713
営業収入	百万円	802	747	510
営業費	百万円	665	783	534
営業損益	百万円	137	▲36	▲24
車輌数	輌	4	6	4
従業員数	人	86	122	86

SD55104。津波により102は横転、101と103は脱線し、101は廃車となった。 '12.3.30 仙台西港

仙台西港。ここから写真左手に麒麟麦酒仙台工場への専用線が延びる。 '12.3.30 仙台西港

主要沿革年表

1970(昭和45)年 11月 7日	仙台臨海鉄道設立
1971(昭和46)年 10月 1日	臨海本線陸前山王—仙台北港間開業(1067mm·内燃)
1975(昭和50)年 9月 1日	仙台埠頭線仙台港—仙台埠頭間開業
1983(昭和58)年 4月 1日	仙台西港線仙台港—仙台西港間開業
1998(平成10)年 4月 1日	海上コンテナ輸送開始

JR仙石線を潜る陸前山王行。DE652は2011年11月から8年間借り入れている秋田臨海鉄道機。 '12.3.30 陸前山王—仙台港

会社概要

所 仙台市宮城野区港4丁目11番2号
資 720百万円
株 日本貨物鉄道33.3%、宮城県33.3%、三菱マテリアル13.9%、東北石油7.0%、麒麟麦酒6.9%

路線概要

<臨海本線>
陸前山王—仙台北港間5.4km、1067mm単線、内燃動力、タブレット閉塞式(陸前山王—仙台港間)・スタフ閉塞式(仙台港—仙台北港間)、勾配18.0‰、R 200m、トンネル無、橋梁10箇所795.4m、最大35輌、50km/h

<埠頭線>
仙台港—仙台埠頭間1.6km、1067mm単線、内燃動力、スタフ閉塞式、トンネル無、橋梁無、勾配5.6‰、R 160m、最大32輌、30km/h

<西港線>
仙台港—仙台西港間2.5km、1067mm単線、内燃動力、スタフ閉塞式、勾配6.6‰、R 160m、トンネル無、橋梁無、最大32輌、35km/h

データ編 ⇒ P.199

仙台市交通局 せんだいしこうつうきょく

杜の都の地下鉄

青葉城跡脇を広瀬川が流れる杜の都・仙台は、東北一の人口を誇り、1987(昭和62)年7月15日に日本で9番目の公営地下鉄の走る都市となった。まず八乙女—富沢間13.6kmが一気に開業し、次いで1992(平成4)年7月15日に泉中央—八乙女間が開業した。直流1500Vの剛体架線方式で、1000·1000N系4輌編成が市民の足となっていて、中間車は20mであるが、先頭車は21.75mと標準的な通勤電車よりも一回り大きい。しかもアルミ車体やボルスタレス台車の採用により軽量化が図られている。

当初からワンマン運転を実施し、車内信号方式のファジー制御の自動運転をはじめ、運行管理、設備管理に最新鋭のハイテク技術を導入している。

泉中央は線路をホームをドームが覆い、次の八乙女は2階がコンコースで3階がホーム。黒松と旭ヶ丘も地平に位置し、台原—仙台—長町—長町南間の各駅は地下ホーム。各駅とも島式ホームで、運転士の扉開閉を考慮して車輌の運転台は右側に位置する。富沢のホームは地上2階に位置し、線路は富沢車両基地へと続く。1番線は降車専用で、降車が終わった電車は富沢車両基地の折返し線に引き上げたのち対面の2番線に入る。

動物公園—荒井間13.9kmの東西線は、2006年11月に着工となり、2015年度開業を目指している。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	46,901	56,861	50,671
輸送密度	人 km日	41,572	54,942	51,094
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	8,145	12,374	11,249
営業費	百万円	13,129	12,121	9,631
営業損益	百万円	▲4,984	253	1,618
車輌数	輌	76	84	84
従業員数	人	339	330	426

■事業者

所 仙台市青葉区木町通1丁目4番1号（交通局）

■路線概要

<南北線>

富沢—泉中央間14.8km、1067mm複線、直流1500V、車内信号式、35.0‰、R 160m、6箇所12,818m、34箇所2,839m、全て4輌、75km/h

▲▲ 1000·1000N系電車は4輌編成21本。ラッシュ時3分、昼間時7分間隔で行き交う。 '12.3.30 長町南—富沢

▲ ホームドアの設置は2009年10月17日の富沢から始まり、2010年2月20日の泉中央を最後に完了した。 '12.3.30 長町一丁目

主要沿革年表

1987(昭和62)年 7月15日	富沢—八乙女間開業(1067mm·1500V)
1992(平成 4)年 7月15日	八乙女—泉中央間開業
2003(平成15)年 9月18日	動物公園—荒井間許可
2010(平成22)年 2月20日	全駅に可動式ホーム設置完了

人口増が著しい泉地区と中心街を結ぶ大動脈。一日約14万人を輸送する。長らく赤字経営が続いたが、黒字に転じている。 '12.3.30 泉中央—八乙女

データ編 ⇒ P.199

仙台空港鉄道 せんだいくうこうてつどう

仙台空港へのアクセス鉄道

JR東北本線名取から分岐して7.1㎞先の仙台空港に至る。交流20000Vの電化路線で2007(平成19)年3月18日に開業した。

1991年に仙台空港滑走路の3000m化が閣議決定され、空港アクセス鉄道が計画された。仙台市地下鉄の延伸や、館腰駅分岐案などが検討されたが、建設距離が短い名取分岐案に決定。当初はJR東日本が運営主体とする想定であったが、採算面からJRは拒絶、宮城県が中心となって第三セクター経営を採択した。会社設立は2000年4月。県が株式の過半を所有し、仙台市、名取市、JR東日本が5%超所有となった。

会社設立から開業までの歩みは急ピッチで、建設費349億円、総事業費416億円で、起工式から4年余りで開業を迎えた。川崎重工業でSAT721系2輌編成3本を新造。全列車が仙台への直通運転を行い、仙台—仙台空港間列車は仙台空港アクセス線と呼ばれ、自社のSAT721系とJR東日本E721系500番台が共通運用を行う。2009年度営業赤字は7億円、収入の2倍以上の経費となり、当初計画とは乖離が出ている。東日本大震災では大きな被害を受けたが、復旧に要する費用は30億円と見積もられ、7月23日に名取—美田園間、10月1日に美田園—仙台空港間が復旧、震災前の運転状況に戻った。

項目	単位	2008年度	2009年度	2010年度
輸送人員	千人	2,569	2,570	
輸送密度	人/㎞日	4,556	4,598	
輸送トン数	千t	–	–	–
営業収入	百万円	681	664	636
営業費	百万円	1382	1,373	1,329
営業損益	百万円	▲701	▲709	▲692
車輌数	輌	6	6	6
従業員数	人	48	48	46

＊2010年度は事業報告書より作成

主要沿革年表

2000(平成12)年 4月 7日	仙台空港鉄道設立
2000(平成12)年 6月14日	名取—仙台空港間免許
2007(平成19)年 3月18日	名取—仙台空港間開業(1067㎜・20000V)
2011(平成23)年 3月11日	東日本大震災で被災(全線運転再開は10月1日)

▲▲ 仙台空港ターミナルビルに並ぶ仙台空港駅。2011年3月11日の東日本大震災では、滑走路東端のトンネルが津波で水没し、仙台空港駅1階は躯体を除いて内部は壊滅状態となった。全線に渡ってレールにゆがみが発生し、路盤のコンクリートも破損した。 '12.3.31

▲ SAT720-103+SAT721-103。震災後の全線運転再開を記念して第5回トレインお絵かきコンクールの大賞作品をモチーフとしたラッピングトレインとなっている。'12.3.31 仙台

名取に進入するSAT721系2輌編成×2の4輌編成。 '12.3.31

会社概要

所 名取市杜せきのした5丁目34番地
資 7,129百万円
株 宮城県52.9%、仙台市16.0%、名取市6.1%、東日本旅客鉄道5.0%、宮城県市町村振興協会4.2%

路線概要

<仙台空港線>
名取—仙台空港間7.1㎞単線、
交流20,000V、自動閉塞式、
勾配35.0‰、R 300m、
トンネル 2箇所588m、橋梁309箇所5,200m、
最大4輌、110㎞/h

データ編 ⇒ P.199

阿武隈急行 あぶくまきゅうこう

阿武隈川沿いを行く交流電車

福島から保原、梁川、富野、丸森を経て槻木に至る。交流２万V電気運転で、福島と槻木で東北本線に接し、一部列車は仙台に乗り入れる。

1922(大正11)年制定の鉄道敷設法別表で福島ヨリ丸森ヲ経テ中村(現相馬)ニ至ル鉄道などが規定され、1957(昭和32)年に丸森—槻木間が調査線となった。福島—槻木間は東北本線のバイパス的性格を持つことから槻木方から工事が始まり、1968年4月1日に国鉄丸森線槻木—丸森間が開通した。その後、東北本線の複線電化が完成するとバイパス線の建設は意味を失い、工事は凍結。盲腸線である丸森線の利用客が増えるはずもなく、1981年9月に第１次廃止対象線区に指定された。

福島—槻木間が全通すれば、仙台・福島近郊輸送が見込め、阿武隈川船下りなどの観光開発の進展にも期待が高まったことから、福島交通・宮城・福島両県などが中心となって阿武隈急行を設立。福島—丸森間未開業区間を着工し、槻木—丸森間は1986年7月1日に転換開業を行なった。先行開業区間は国鉄からキハ22形を借り受け、1988年7月1日に福島—丸森間及び全線の電化開業を見た。

全通開業4年目の1991年度に輸送人員は300万人を超え、1994年度に単年度黒字を達成した。が、2002年度に300万人を割り、厳しさが増している。

主要沿革年表

1968(昭和43)年　4月　1日	国鉄丸森線槻木—丸森間開業(1067㎜・内燃)
1981(昭和56)年　9月18日	第一次特定地方交通線として承認
1984(昭和59)年　4月　5日	阿武隈急行設立
1986(昭和61)年　7月　1日	槻木—丸森間転換開業
1988(昭和63)年　7月　1日	福島—丸森間開業、全線電化

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,797	3,050	2,568
輸送密度	人/km日	2,049	2,190	1,762
輸送屯数	千屯	–	–	–
営業収入	百万円	812	923	733
営業費	百万円	960	956	842
営業損益	百万円	▲148	▲33	▲109
車輌数	輌	18	18	21
従業員数	人	90	94	76

■会社概要

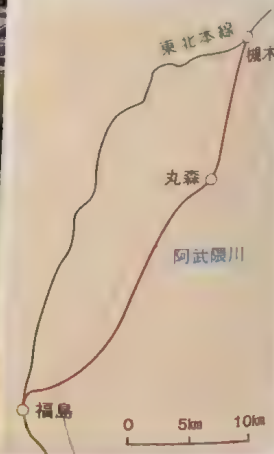
所 伊達市梁川町字五反田100番地の1
資 1,500百万円
株 福島県28.0%、宮城県25.6%、福島交通20.0%、福島市6.1%、伊達市5.2%

■路線概要

福島—槻木間54.9km、1067㎜単線 交流20000V、自動閉塞式、10.0‰、R 500m
28箇所6,424m、219箇所3,667m
最大4輌、95km/h

▲▲ 東北本線との共用区画を力走。福島交通は阿武隈急行株の51%を所有していたが、1999年以降は20%に低下している。　'11.9.18　福島—卸町間

▲ JR東日本から譲り受けたA417系3連。平日朝の限定運用で、2008年10月30日から営業運転を開始した。　'09.9.21　梁川

東北本線
槻木
丸森
阿武隈川
福島
0　5km　10km

8100系2輌編成。9本は登場から24年以上走り続けている。郡山乗入は2004年3月13日改正で消えた。　'09.9.21　富野—兜

データ編 ⇒ P.200

福島交通

単線ながらラッシュ時は15分ヘッド

福島から北上して、歓楽街として知られる飯坂温泉に至る。温泉電車というよりも福島市の郊外電車的性格が強く、平日朝ラッシュ時は、単線でありながら15分間隔の運行で、元東急7000系3輌編成または2輌編成の4本が出動する。

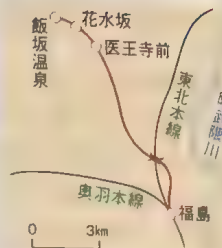
当初は軌間762㎜の蒸気軌道で計画され、その後に動力を電気、軌間を1067㎜に変更し、1924(大正13)年4月13日に福島—飯坂(現花水坂)間が福島飯坂電気軌道として開業した。1927(昭和2)年に飯坂温泉延長、1942(昭和17)年に福島—森合(現美術館図書館前)間併用軌道を東北本線沿いに切替え、1945(昭和20)年3月1日に地方鉄道改組となった。その間、1927年に信達軌道を前身とする福島電気鉄道に合併され、福島電気鉄道は1961年に福島県南交通を合併し、1962年に福島交通となった。

起点の福島はJR福島駅1番線仙台方を発着線とし、東北本線と並走したのち、美術館図書館前の先で東北本線を乗り越える。車輌基地のある桜水の次の平野—医王寺前間は、道路から路線をまたいだところに民家があり、小さな踏切が連続し、軌道から始まった歴史を伝える。飯坂温泉は摺上川のほとりに位置する。

2009年度輸送人員は1980年度の半分以下となった。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	4,378	3,612	2,556
輸送密度	人 km日	6,521	5,418	3,870
輸送屯数	千屯		-	
営業収入	百万円	668	658	460
営業費	百万円	611	581	419
営業損益	百万円	57	▲77	▲41
車輌数	輌	17	16	14
従業員数	人	77	64	53

主要沿革年表

1921(大正10)年 8月 9日	飯坂軌道設立
1923(大正13)年 4月13日	福島—飯坂(現花水坂)間開業(1067㎜・750V)
1927(昭和 2)年 10月 1日	福島電気鉄道飯坂線となる
1945(昭和20)年 3月 1日	地方鉄道に変更
1991(平成 3)年 6月24日	1500V昇圧
2008(平成20)年 4月11日	会社更生法申請(2009年5月31日更生手続完了)

▲▲ 小川橋梁を渡る7000系2輌編成による福島行。 '07.5.5 医王寺前—花水坂

▲ 福島駅に進入する飯坂線電車。福島には阿武隈急行、東北本線、奥羽本線、新幹線が集結する。平日朝夕15分毎、昼間25分毎運転を基本とする。 '11.9.18

残雪の栗子山を車窓に浮かべながら力走する。 '04.4.9 桜水—平野

■会社概要

所 福島市笹谷字古屋前2番5号(鉄道部)

資 350百万円

株 みちのりホールディングス100%

■路線概要

福島—飯坂温泉間9.2㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、トンネル無、勾配45.3‰、R 160m、橋梁28箇所321m、最大3輌、60㎞/h

データ編 ⇒ P.200

福島臨海鉄道 ふくしまりんかいてつどう

小名浜臨海工業地帯の大動脈

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人 km日	—	—	—
輸送屯数	千屯	677	400	287
営業収入	百万円	619	495	407
営業費	百万円	551	516	406
営業損益	百万円	68	▲21	1
車輌数	輌	11	8	3
従業員数	人	71	61	53

常磐線泉から小名浜に至る5.4kmの貨物専業鉄道。

小名浜に初めて通じた軌道は、1907(明治40)年開業の馬車軌道(軌間762mm)で、1925(大正14)年にガソリン動力を併用した。本格的な鉄道は1939(昭和14)年に免許となり、小名浜臨港鉄道に社名を変更したのち1941(昭和16)年11月1日に開業した。1953(昭和28)年には小名浜―江名間5.6kmが開業(栄町―江名間4.9kmは江名鉄道の所有)し、小名浜臨港鉄道は泉―江名間で旅客と貨物列車の運転を行なった。1963年に常磐・郡山地区が新産業都市に指定されると、小名浜港の整備が促進され、小名浜臨港鉄道は、貨物主体の臨海鉄道方式で経営されることとなった。1964年に福島県が経営権を取得し、1966年に国鉄が出資、1967年4月に福島臨海鉄道に改称された。江名鉄道の区間は1967年に、小名浜―栄町間も1968年に廃止、1972年10月に旅客営業を廃止して貨物専業となった。

泉はJRと貨車授受を行うための仕訳線があり、宮下は東邦亜鉛の専用線が分岐する。小名浜は1967年に私鉄初のコンテナ基地が開設され、いわき市の一般貨物駅として機能している。

2011(平成23)年3月11日の東日本大震災で壊滅的に被災し、5月30日に泉―宮下間、2012年2月1日に全線の運転を再開した。

主要沿革年表

1907(明治40)年 12月 1日	鈴木藤三郎軌道泉―小名浜間開業(762mm・馬力)
1939(昭和14)年 10月16日	磐城海岸鉄道から小名浜臨港鉄道に改称
1941(昭和16)年 11月 1日	泉―小名浜間鉄道開業(1067mm・蒸気)
1967(昭和42)年 4月 1日	福島臨海鉄道に改称
1972(昭和47)年 10月 1日	旅客営業廃止

▲▲ 宮下で入換を行うDD561。1978年9月新潟鉄工所製の56t機。当初はDD5601と称したが、1996年1月に改番された。 '08.8.30

▲ DD553(現DD5531)牽引貨物列車。腕木式信号機のある泉を発車すると、常磐線の下をくぐったのちに小名浜を目指す。'10.4.11 泉―宮下

小名浜で入換を行うDD553。2012年9月に機関換装を行い出力600ps×2となり、DD5531に改番された。 '08.8.30

会社概要

所 いわき市小名浜字辰巳町38番10号

資 430百万円

株 日本貨物鉄道45.3%、福島県29.7%、日本化成10.3%、小名浜製錬5.7%、東邦亜鉛4.2%

路線概要

泉—小浜間5.4km、1067mm単線、内燃動力、タブレット閉塞式

8.0‰、R 160m、無、

13箇所161m、最大33輌、45km/h

データ編 ⇒ P.200

秋田臨海鉄道 あきたりんかいてつどう

秋田臨海工業地帯の貨物専業鉄道

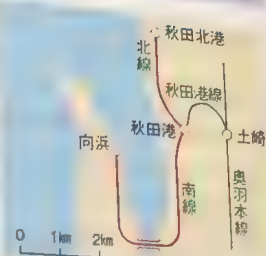
奥羽本線土崎から分岐するJR貨物秋田港貨物支線秋田港駅を起点とする貨物専業鉄道。秋田港—向浜間5.4kmの南線と、秋田港—秋田北港間2.5kmの北線から成る。向浜の日本大昭和板紙秋田工場が荷主で、紙製品の発送と化成品の到着がある。南線は4往復(うち1往復は臨時)の設定で、国鉄DD13形タイプのDD56形2輌のうち1輌が牽引する。2009(平成21)年度の輸送量はコンテナ14.3万t。

秋田臨海鉄道は、1965(昭和40)年に秋田湾地区が新産業都市に指定されたことを受け、国鉄・秋田県・進出企業が共同出資する臨海鉄道方式で、1970年に設立された。秋田港駅に接続していた秋田鉄鋼埠頭と日本石油専用線を利用して、1971年7月に南線秋田港—向浜間と北線秋田港—中島埠頭間0.5km、同年10月に中島埠頭—秋田北港間2.0kmが開通して現在の線形が完成した。南線には秋田港起点1.5kmに毅保町があり秋田鉄鋼埠頭専用線が分岐していたが1997年10月に廃止。中島埠頭も日本石油専用線を分岐していたが、1996年度以後は扱量ゼロが続く。

北線は小坂から濃硫酸の到着があったが、小坂製錬所の濃硫酸生産終了に伴い2008年(平成20)年3月4日限りで運行を終了した。これにより北線の定期列車は終了し、時折、保守用の錆取り列車が走るだけでしかない。

主要沿革年表

1970(昭和45)年 4月21日	秋田臨海鉄道設立
1971(昭和46)年 7月 7日	秋田港—向浜間及び秋田港—中島埠頭間開業
1971(昭和46)年 10月 1日	中島埠頭—秋田北港間開業
1982(昭和57)年 12月 5日	国鉄秋田港入換業務受託
2008(平成20)年 3月 4日	北線定期列車運行終了

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/日	—	—	—
輸送トン数	千トン	193	365	143
営業収入	百万円	248	342	227
営業費	百万円	235	340	226
営業損益	百万円	13	2	1
車輌数	輌	3	3	3
従業員数	人	35	44	29

▲▲ 秋田港貨物駅で入換を行うDD562。DD56形は国鉄DD13形タイプの56t機で、開業に合わせて2輌が日本車輌で新造された。 '12.8.5

▲ 向浜貨物駅。日本大昭和板紙秋田工場に隣接し、1日3往復の貨物列車が発着する。ポートタワーから撮影。 '12.8.5

ポートタワーから望む秋田港貨物駅。1907(明治40)年に雄物川荷物取扱所として開業し、雄物川駅を経て1944年に改称された。右手が向浜に向かう南線、左手が秋田北港に向かう北線だが、北線に定期列車は無い。中央部にDD351と203が留置されている。 '12.8.5

■会社概要

所 秋田市土崎港西1丁目12番6号
資 500百万円
株 日本貨物鉄道38.2%、秋田県36.2%、三菱マテリアル19.3%

■路線概要

<南線>
秋田港—向浜間5.4km、1067mm単線、内燃、スタフ閉塞式

<北線>
秋田港—秋田北港間2.5km、1067mm単線、内燃、スタフ閉塞式
※全線で踏切無、13箇所、264m

データ編 ⇒ P.201

秋田内陸縦貫鉄道

あきたないりくじゅうかんてつどう

十二段隧道が奥羽山脈を貫く

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,023	841	482
輸送密度	人・km日	515	458	439
輸送屯数	千屯	―		
営業収入	百万円	364	259	201
営業費	百万円	526	553	449
営業損益	百万円	▲162	▲294	▲248
車輌数	輌	14	14	15
従業員数	人	88	78	57

奥羽本線鷹ノ巣から分岐して、合川、米内沢、阿仁前田、阿仁合を経て田沢湖線角館に至る。全長94.2kmと長大で、線路規格は比立内を境に変わる。鷹巣―比立内間は国鉄阿仁合線の転換を受けて開業した区間で、特に鷹巣―阿仁合間は昭和初期の開業で、急曲線と急勾配が連続する。比立内以遠は1971年以降の開業で、特に比立内―松葉間は1989年4月に新規開業した区間で、全長5,697mの十二段隧道をはじめ隧道とコンクリート橋が連続する。

鷹ノ巣と角館を結ぶ路線は1921(大正11)年制定の改正鉄道敷設法別表で鷹角線として記されていたが、鷹ノ巣―比立内間の阿仁合線と、角館―松葉間の角館線が開業しただけで、工事は凍結となった。角館線は第1次廃止対象となり、阿仁合線も第2次廃止対象線区となった。比立内―松葉間29.0kmについては、23.4kmの路盤工事が終わっていたこともあって、阿仁合・角館の両線を引き継ぎ、比立内―松葉間も開業させて一体経営を行うこととし、秋田内陸縦貫鉄道が設立された。1986(昭和61)年11月1日に旧阿仁合・角館線が先行開業し、1989年4月1日に全通を見た。

2009年度輸送人員は50万人を割り、厳しい経営が続き、存廃問題が起こっている。

主要沿革年表

1934(昭和 9)年 12月10日	国鉄阿仁合線鷹ノ巣―米内沢間開業
1963(昭和38)年 10月15日	阿仁合―比立内間開業により阿仁合線全通
1971(昭和46)年 11月 1日	国鉄角館線角館―松葉間開業
1984(昭和59)年 10月31日	秋田内陸縦貫鉄道設立
1986(昭和61)年 11月 1日	鷹巣―比立内間及び松葉―角館間転換開業
1989(平成 1)年 4月 1日	比立内―松葉間開業により全通

▲▲ 旧阿仁合線区間を行く急行〈もりよし〉。新幹線と秋田県北部を結ぶバイパス路線を兼ねていることから急行が運転される。旅客減から急行も単行となり、片運転台式のAN-8900形は定期運用から離れた。 '09.9.22 大野台―合川

▲ 合川で行き違う角館行AN-8807(左)と鷹巣行AN-8804。 '09.9.22

森吉山の懐に分け入り阿仁川を渡るAN-8806。 '12.8.4 笑内―萱草

会社概要

所 北秋田市阿仁町銀山字下新町41番地1

資 300百万円

株 秋田県38.6%、北秋田市22.7%、仙北市15.4%、秋田銀行4.0%、北都銀行4.0%

路線概要

鷹巣―角館間94.2km、1067mm、単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 200m、20箇所11,927m、322箇所6,141m、全て1輌、85km/h(鷹巣―比立内間65km/h)

データ編 ⇒ P.201

由利高原鉄道 ゆりこうげんてつどう

鳥海山麓を行く軽快気動車

羽越本線羽後本荘から分岐し、子吉川に沿って南下して鳥海山麓の矢島に至る。このうち羽後本荘—前郷間は私鉄として開業し、国鉄に買収された後に私鉄に戻った珍しい区間。開業時の私鉄は横荘鉄道で、横手と本荘を結ぶべく横手、本荘の双方から工事が始まった。横手側は1930(昭和5)年までに老方までの38.2kmが開業したものの、本荘方は1922(大正11)年8月に前郷まで開業しただけで、横荘連絡は成し得なかった。離れ小島的な横荘西線は1937(昭和12)年9月に国に買収され、1938年10月に羽後矢島(現矢島)まで開通した。

矢島線は1981(昭和56)年9月に第一次廃止対象線区に指定され、当初はバス転換やむを得ずの空気であったが、1984年初頭に青森県の弘南鉄道が矢島線を引き受けに食指を伸ばしたことから、第三セクター鉄道化が決定した。

YR-1000形は全長15m級の軽快気動車で、4輌が開業と同時に、1輌が1988(昭和63)年に増備。2000年と2002年に18m級のYR-2001・2002が登場。YR-1000形は1004以外の4輌が機関更新によってYR-1500形に更新された。2012年4月1日には、次世代への新造車YR-3001が営業運転を開始し、YR-3000形は3年で3輌が導入される予定である。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	573	477	323
輸送密度	人/km日	869	811	590
輸送屯数	千屯	—	—	
営業収入	百万円	136	108	94
営業費	百万円	149	166	172
営業損益	百万円	▲14	▲58	▲78
車輌数	輌	5	5	6
従業員数	人	20	24	24

主要沿革年表

1922(大正11)年 8月 1日	横荘鉄道羽後本荘—前郷間開業(1067㎜・蒸気)
1937(昭和12)年 9月 1日	国鉄矢島線となる
1938(昭和13)年 10月21日	西滝沢—羽後矢島(現矢島)間開業により矢島線全通
1981(昭和56)年 3月10日	貨物営業廃止
1984(昭和59)年 10月31日	由利高原鉄道鉄道設立
1985(昭和60)年 10月 1日	羽後本荘—矢島間転換開業

▲▲ 子吉川を渡るYR-1502+YR-2001。YR-2001は2011年5月から「宇宙戦艦ヤマト号」となっている。 '12.4.1 黒沢—曲沢

▲ 営業運転初日のYR-3001。開業当時のカラーリング車輌は消滅している。 '12.4.1 前郷

鳥海山を望んで力走するYR-1503+YR-2002。YR-2002は車体に鳥海山が描かれている。 '12.4.1 矢島—川辺

■会社概要

所 由利本荘市矢島町七日町字羽坂21番地2

資 100百万円

株 秋田県38.5%、由利本荘市38.5%、由利建設業協会8.0%、秋田銀行4.0%、北都銀行4.0%

■路線概要

<鳥海山ろく線>

羽後矢島—矢島間23.0km、1067mm単線、内燃動力、タブレット閉塞式(前郷—矢島間)・スタフ閉塞式(羽後本荘—前郷間)、25.0‰、R260m、1箇所520m、49箇所499m、最大2輌、65km/h

データ編 ⇒ P.201

山形鉄道 やまがたてつどう

最上川が育んだ田園地帯を行く

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,442	1,068	722
輸送密度	人 km日	1,298	988	660
輸送事数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	310	210	180
営業費	百万円	366	290	292
営業損益	百万円	▲55	▲80	▲112
車輌数	輌	8	9	7
従業員数	人	37	32	35

山形新幹線が発着する赤湯駅の西端5番線から発車し、置賜盆地の平坦な地形を西進し、今泉で米坂線と接続する。今泉では米坂線と当線の島式ホームが並び、今泉から先の単線は米坂線と当線の二重戸籍区間で、白川橋梁を渡り終えてから米坂線と当線が左右に別れる。長井は本社所在駅で、その先は最上川が作る細長い盆地を北上して最上川を渡ると荒砥終点に着く。もとは国鉄長井線で、1983(昭和63)年10月25日に転換開業した。

国鉄長井線は、1913(大正2)年10月に長井軽便線として赤湯—梨郷間が開業し、1914年11月に長井に達した。長井—荒砥間は長井線として建設された区間で、1923年4月に荒砥までが全通した。

国鉄ローカル線問題は、1968(昭和43)年に国鉄諮問委員会から自動車輸送への転換が好ましい路線として83線区2060kmが勧告された。長井線もその中に含まれていたが、地元の反発から実施には至らず、国鉄再建法では第3次廃止選定線に含まれることが確実となり、県が中心となり第三セクター化の道を選んだ。国鉄・JR時代から続いていた朝2往復の米沢—長井間列車は、転換後もJR車輌が乗り入れていたが、1997年3月に廃止された。2004年公開の映画「スウィングガールズ」に合わせてYR-888はラッピングトレインとなった。

主要沿革年表

1913(大正 2)年 10月26日	国鉄長井軽便線赤湯—梨郷間開業(1067㎜・蒸気)
1923(大正12)年 4月22日	鮎貝—荒砥間開業により長井線全通
1987(昭和62)年 4月 1日	JR東日本長井線となる
1988(昭和63)年 4月26日	山形鉄道設立
1988(昭和63)年 10月25日	赤湯—荒砥間転換開業

▲▲ 今泉を発車して赤湯を目指すYR-888。 '11.9.18

▲ 最上川橋梁を渡るYR-888「スウィングガールズ」+YR-882「もっちい」。「もっちい」は宮内駅のウサギの駅長。 '12.8.5 四季の郷—荒砥

秋晴れの空の下、最上川が育んだ田園地帯を走り抜ける。 '11.9.18 白兎—蚕桑

■会社概要

所 長井市栄町1番10号

資 478百万円

株 山形県31.4%、長井市12.6%、南陽市7.5%、白鷹町7.2%

■路線概要

<フラワー長井線>

赤湯—荒砥間30.5㎞、1067㎜単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、12.5‰、R 300m、無、70箇所1,112m、最大2輌、85㎞/h

データ編 ⇒ P.202

一部電化が成った国鉄転換線

只見線西若松から分岐して芦ノ牧温泉、湯野上温泉、会津田島を経て会津高原尾瀬口に至る。会津高原尾瀬口で野岩鉄道と接し、首都圏と会津若松を結ぶルートの一翼を担う。

JR東日本会津線の転換を受け1987(昭和62)年7月16日に開業した。国鉄会津線は1953年11月に西若松—会津滝ノ原(現会津高原尾瀬口)間が全通し、全通当初は会津滝ノ原から約8km離れた八総銅山への専用線が設けられ、銅の搬出で賑わった。貨物営業は1982年8月に廃止となり1984年6月には第2次廃止対象線区に指定された。会津滝ノ原—東武新藤原間の野岩鉄道は1982年1月に着工され、会津線が無くなると野岩鉄道の存立も危うくなることから第三セクター鉄道化を決意。1990(平成2)年10月には「電力移出県等交付金」を財源に会津田島—会津高原(現会津高原尾瀬口)間の電化が完成した。

旅客減に対応して1999年4月から運行を開始したのが「トロッコ列車」で、運転初年度はJRキハ30形をオープン式に改造したAT-301+AT-150形で、翌年度からAT-150形はお座敷改造を実施したAT103に変わった。2003年春にはAT-401が編成に加わり、「お座トロ展望列車」と命名された。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,115	976	624
輸送密度	人 km日	1,258	1,114	780
[illegible]	[illegible]	—	—	
営業収入	百万円	632	549	425
営業費	百万円	825	759	672
営業損益	百万円	▲193	▲210	▲246
車両数	輌	14	15	16
従業員数	人	64	62	50

会社概要

所 会津若松市材木町1丁目3番20号
資 1,500百万円
株 福島県31.7%、会津若松市9.0%、日本政策投資銀行5.3%、南会津町5.1%、東邦銀行4.6%

路線概要

西若松—会津高原尾瀬口間57.4km、1067mm単線、内燃動力(西若松—会津田島間)・直流1500V(会津田島—会津高原尾瀬口間)、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 200m、8箇所6,225m、76箇所1,801m、最大3輌、65km/h(一部85km/h)

▲▲ 湯野上温泉で発車を待つAT-401+AT-103+AT-351。AT-351は、2011年製でAT-301と置き換わった。 '11.9.19

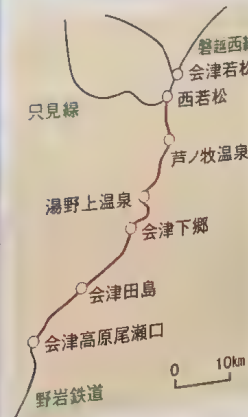
▲ 水無川橋梁渡るAT-601+AT-751。AT-751は2010年5月に「AIZU マウントエクスプレス」用に新造されたリクライニングシート車。AT-701・702・751の登場により、元名鉄「北アルプス」用8500形は廃車となった。 '11.9.19 会津田島—田島高校前

主要沿革年表

1927(昭和 2)年 11月 1日	国鉄会津線西若松—上三寄(現芦ノ牧温泉)間開業
1953(昭和28)年 11月 8日	荒海(現会津荒海)—会津滝ノ原(現会津高原尾瀬口)間開業により全通
1982(昭和57)年 8月 1日	貨物営業廃止
1986(昭和61)年 11月10日	会津鉄道設立
1987(昭和62)年 7月16日	西若松—会津高原間転換開業
1990(平成 2)年 10月12日	会津田島—会津高原間電化

門田を発車するAT-551会津若松行。AT-551は在来車AT-100形置き換えの第1陣であった。 '10.4.17

データ編 ⇒ P.202

野岩鉄道 やがんてつどう

東武鉄道と会津鉄道を結ぶ第三セクター

東武鉄道鬼怒川線の終点新藤原と会津鉄道の終点会津高原尾瀬口を結ぶ。ほとんどの列車が東武線内と会津鉄道会津田島を始終点とする。

野岩とは、下野国(しもつけのくに)(栃木県)と岩代国(いわしろのくに)(福島県)を結ぶことを意味する。野岩線は国鉄線として計画され、1966(昭和41)年5月に路盤工事実施計画が認可となったが、国鉄の赤字問題が表面化してくると、地方交通線の建設工事は全面ストップとなった。1980年12月に国鉄再建法が成立する前、1979年5月、運輸大臣から福島・栃木両県知事に第三セクター鉄道による運営の意向打診があり、両県では他の地域のような「国鉄」に固執することなく、受け入れ回答を行なった。その結果、1981年度予算で地方交通線では唯一予算が付き、1982年1月から着工が成った。当初は会津線の延長として非電化で予定されていたが、東武線直通を勘案して電気運転とし、1986年10月9日に開業した。

新線を建設して開業させた第三セクターとしては三陸鉄道が名高いが、新線を第三セクターで運行することを最初に決めたのは野岩鉄道であった。

開業初年の紅葉・スキーシーズンは大賑わいで、2輌編成では定員不足に陥った。1991年7月からは浅草—会津田島間「急行南会津」2往復が運転されたが、1992年度以降、輸送人員は減少に転じた。「南会津」は2005年3月1日に廃止、2009年度輸送人員は50万人を割り、最盛期の半分以下に陥った。

主要沿革年表

1981(昭和56)年 11月20日	野岩鉄道設立
1986(昭和61)年 10月 9日	新藤原—会津高原間開業(1067㎜・1500V)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	[illegible]	737	489
輸送密度	人/km日	[illegible]	1,169	756
輸送屯数	千屯			
営業収入	百万円	615	493	314
営業費	百万円	692	604	508
営業損益	百万円	▲78	▲111	▲194
車両数	両	6	6	6
従業員数	人	57	52	45

■会社概要

所 日光市藤原326番地3号

資 1,000百万円

株 福島県26.3%、栃木県21.5%、東武鉄道20.5%、日光市7.6%、東邦銀行5.0%、足利銀行5.0%

■路線概要(会津鬼怒川線)

新藤原—会津高原尾瀬口間30.7km、1067㎜単線

直流1500V、特殊自動閉塞式、勾配23.5‰、R 400m

トンネル 18箇所17,623m、橋梁 64箇所2,830m、

最大4輌、80km/h

▲▲ 野岩鉄道に乗り入れた東武6050系。野岩鉄道所有車輌は61100番代で3編成6輌が東武車と共に運用される。 '11.9.19 中三依温泉—上三依塩原温泉口

▲ 会津高原尾瀬口で顔を合わせる会津鉄道車輌と東武鉄道車輌。 '06.4.23

川治湯元—川治温泉間を行く会津田島行電車。1986年10月開業線だけあってトンネルとコンクリート橋が連続する。 '05.4.30

データ編 ⇒ P.203

わたらせ渓谷鐵道

渡良瀬川渓谷の「あかがね色気動車」

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,007	913	489
輸送密度	人/km日	892	868	517
輸送トン数	千t	—		—
営業収入	百万円	272	300	216
営業費	百万円	368	421	325
営業損益	百万円	▲96	▲121	▲109
車両数	両	9	17	15
従業員数	人	45	51	34

JR東日本足尾線の転換を受けて1989(平成元)年3月29日に桐生—間藤間が開業した。筆頭株主は群馬県で、自治体が40%を出資するが、残りの60%は民間で、小口の出資者数が多い。転換開業と同時に全線が自動または特殊自動(電子符号式)閉塞となり、駅員配置は、JR委託の桐生以外では相老、大間々、通洞(日中)、足尾(朝)のみ。1998年より自社車輌によるトロッコ列車の運転を開始し、観光輸送に活路を見いだそうとしている。トロッコ列車はJR東日本より譲り受けたDE10形が元JR東日本スハフ12形2輌と、元京王5000系をトロッコ車輌(オープン式客車)に改造した2輌を牽引する。

足尾線の歴史は古く、足尾銅山の鉱石輸送を行なうべく1911(明治44)年4月に足尾鉄道が下新田連絡所—大間々町(現大間々)間を開業。1912(大正元)年12月に足尾に達した。鉱石輸送は国策上重要であったことから1913年に全線が鉄道院に借り上げられ、1918年に買収が敢行された。足尾銅山は1973(昭和48)年に閉山となり、その後人口流出が続く。第三セクターに転換されたのは桐生—間藤間で、貨物廃止後は休止状態であった間藤—足尾本山間1.9kmは未開業の免許線という扱いになったのち1998年6月2日に失効した。

主要沿革年表

年月日	事項
1911(明治44)年 4月15日	足尾鉄道下新田(信)—大間々町間開業(1067mm・蒸気)
1914(大正 3)年 8月25日	足尾—足尾本山間開業により全通
1918(大正 7)年 6月 1日	国の買収により足尾線となる
1986(昭和61)年 11月	貨物営業廃止
1988(昭和63)年 10月25日	わたらせ渓谷鐵道設立
1989(平成 元)年 3月29日	桐生—間藤間転換開業、電子閉塞式に変更

▲▲ 相老で行き違う「わ89—315+わ89—302」大間々行と「わ89—311」桐生行。300形は転換クロスシート装備、310形はセミクロスシート装備。 '11.8.7

▲ 大間々に到着した「トロッコわっしー号」WKT-551+WKT-501。2012年4月から運行を開始した。 '12.4.29 大間々

「トロッコわたらせ渓谷号」DE101678が「わ99形客車」4両を牽引する。 '03.11.23 沢入

会社概要

所 みどり市大間々町大間々1603番地1

資 325百万円

株 群馬県16.7%、みどり市9.7%、日光市6.7%、桐生市8.0%、群馬銀行3.1%

路線概要

桐生—間藤間44.1km、1067mm単線、内燃動力、自動閉塞式(桐生—相老間)・特殊自動閉塞式(相老—間藤間)、25.0‰、R 140m、

10箇所6,595m、

71箇所759m、最大2輌(トロッコ列車5輌)、75km/h

データ編 →

上毛電気鉄道

じょうもうでんきてつどう

前橋ー桐生間を走る元京王井の頭線3000系

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,672	2,389	1,620
輸送密度	人/km日	3,825	2,569	1,838
輸送屯数	千屯		-	
営業収入	百万円	652	542	387
営業費	百万円	753	779	544
営業損益	百万円	▲101	▲237	▲157
車両数	両	22	21	19
従業員数	人	92	83	54

群馬県の県都前橋市内の中央前橋を起点とし、大胡、赤城を経て西桐生に至る。赤城で東武鉄道桐生線とレールがつながり、古くは東武線からの乗入があり、1986(昭和61)年11月1日に貨物営業が廃止されるまでは貨車の中継を行なっていた。

開業は1928(昭和3)年11月10日で、ピークの1965(昭和40)年度には958万人を輸送した。しかし、1968年10月1日に国鉄両毛線の電化とスピードアップが成ると、直通旅客は移行し、モータリゼーションの進展もあって輸送人員は急減した。

車輌は、数度にわたって大幅な総入替があり、1999〜2000年に京王井の頭線3000系を譲り受けてデハ710形＋クハ720形2輌編成8本としている。上毛初の高性能・冷房車で、導入にあたっては近代化補助のほか地元自治体からの助成を得た。運転は朝ラッシュ時20分、昼間時30分ヘッドで、運転本数は両毛線よりも多い。が、所要時分と運賃にかなりの開きがあり、直通旅客よりも中間駅からの利用客重視に変わっている。

中央前橋は上電プラザと称する5階建駅舎をもっていたが、テナントが抜けたことから1999年に取り壊され、2001年にガラス貼り駅舎となった。

旅客減に歯止めがかからず、2009年度輸送人員は最盛期の17%の水準で、赤字経営が続く。

主要沿革年表

1926(大正15)年 5月27日	上毛電気鉄道設立
1928(昭和 3)年 11月10日	中央前橋—西桐生間開業(1067㎜·1500V)
1932(昭和 7)年 3月18日	東武鉄道車輌乗入開始(1963年2月23日廃止)
1999(平成11)年 6月 1日	ワンマン運転開始

▲▲ 荒砥川橋梁を渡るクハ723+デハ713。700形は2輌編成8本で、塗色は編成ごとに異なる。
'11.8.7 大胡—樋越

▲ 古豪デハ101。開業から1970年代まで主力車として活躍し、今でも車籍を有し自力走行が可能。
'11.8.7 大胡

広瀬川の脇に位置する中央前橋を発車するクハ728+デハ718。停車中はクハ722+デハ722。 '09.8.16

■会社概要

所 前橋市城東町4丁目1番1号

資 60百万円

株 東武鉄道43.3%、上信電鉄9.7%、群馬銀行4.0%、宮永正義3.3%

■路線概要

中央前橋—西桐生間25.4km、1067mm単線、直流1500V、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 180m、無、52箇所552m、最大2輌、75km/h

データ編 ⇒ P.203

上信電鉄 じょうしんでんてつ

コンニャクの里・下仁田に至る

高崎を起点とし、鏑川に沿うように西進して、上州富岡を経て、ネキとコンニャクの里として知られる下仁田に至る。

現存するローカル私鉄としては最古の歴史を持ち、1895(明治28)年に上野鉄道が設立された。1897年に高崎―下仁田間が軌間762㎜の蒸気鉄道として開業。下仁田から南牧の谷間に沿いながら余地峠を越えて佐久鉄道(現JR小海線)の羽黒下につなげようという宿願から1921(大正10)年に上信電気鉄道と改称した。1924年に1067㎜改軌と電化を実施したものの、佐久方面はバス連絡を行なっただけで鉄道の延伸はならなかった。戦後は、車輌の近代化や保安度の向上、1981(昭和56)年には3信号場を設けるなど施設改良を行ない、一時は急行運転も行なった。しかし、鉄道利用者のマイカー移行は全国的な趨勢で、利用客は最盛期の30%以下となって今日に至る。

在籍車輌は電車22輌と電気機関車3輌、貨車3輌。西武鉄道から譲り受けた500形4輌、150形6輌をはじめ、自社発注の新造車で前面1枚窓の斬新なスタイルの1000形・6000形などが活躍。自社発注車の運転台はすべて進行方向右側。貨物廃止後の電気機関車はイベント・工事列車用。

主要沿革年表

1895(明治28)年 12月28日	上野鉄道設立
1897(明治30)年 5月10日	高崎―福島(現上州福島)間開業(762㎜・蒸気)
1897(明治30)年 9月25日	南蛇井―下仁田間開業により全通
1921(大正10)年 8月25日	上信電気鉄道に社名変更
1924(大正13)年 12月15日	全線の1067㎜改軌・1500V 電気運転がなる
1994(平成 6)年 10月 1日	貨物営業廃止

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	4,430	2,961	2,209
輸送密度	人/km日	4,627	3,278	2,439
[illegible]	[illegible]	169		
営業収入	百万円	1,131	879	638
営業費	百万円	1,107	963	652
営業損益	百万円	25	▲84	▲14
車輌数	輌	35	28	28
従業員数	人	147	99	92

▲▲ 南蛇井で行き交う高崎行クモハ6001+クモハ6002と下仁田行デハ252+クハ1301。 '09.8.16

▲ デキ3とデキ1は独シーメンス製の古豪で、1924年の改軌・電化時に導入した。今日では、時々イベント走行するしか出番はない。

'09.8.16

妙義山を背にする下仁田駅。ホームにはクモハ151+クモハ152とクモハ503+クモハ504が停車中。 '09.8.16

■会社概要

所 高崎市鶴見町51

資 280百万円

株 群馬日野自動車7.3%、上信ハイヤー5.5%、群馬銀行5.0%、佐藤邦子3.9%、平和タクシー3.8%

■路線概要

高崎―下仁田間33.7㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、最急勾配16.67‰、R160m、トンネル1箇所40m、橋梁67箇所859m、最大3輌、85㎞/h

データ編 ⇒ P.204

埼玉新都市交通 さいたましんとしこうつう

新幹線高架を利用した新交通

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,299	12,677	15,593
輸送密度	人/km日	13,263	16,937	16,337
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,585	2,246	2,894
営業費	百万円	1,466	2,113	2,650
営業損益	百万円	119	133	244
車輌数	輌	54	78	84
従業員数	人	143	162	138

東北・上越新幹線の工事実施計画が認可されたのは1971(昭和46)年10月14日であった。これにより、分岐点の伊奈町は、町域が3分割されることになり、それを危惧した住民らによる建設反対運動が起きた。その「見返り」として都市鉄道建設が決まったが、普通鉄道が必要なほどの需要が見込まれなかったことから、新交通導入が決まった。埼玉県、沿線自治体、運輸省、国鉄などによる協議を経て、新幹線の高架の一部を利用した敷設計画が具体化した。大宮―羽貫間の開業は1983年12月22日、用地取得が難航して工事が遅れていた羽貫―内宿間の延伸は1990年8月2日であった。

起点の大宮は中間駅のような構造で、列車はホーム右手から進入して、乗降が終わるとそのまま左手の方向に発車する。新交通では珍しく有人運転で、ホームドアは無い。新幹線の左側を進み、鉄道博物館では多くの下車客がある。丸山は両新幹線が離れる地点に位置し、車輌基地を擁する。丸山から先は単線となり、上越新幹線の西を進む。途中駅は行違い設備を有し、終点羽貫は発着線1本で、着いた列車が折り返す。車輌は全て6輌編成で、1010系6本、1050系4本、2000系4本の計14編成84輌が在籍する。2012年12月に2000系1本が増備され、12月3日から営業運転を開始した。

主要沿革年表

1980(昭和55)年 4月 1日	埼玉新交通設立
1981(昭和56)年 4月 3日	大宮―内宿間免許
1983(昭和58)年 12月22日	大宮―羽貫間開業
1990(平成 2)年 8月 2日	羽貫―内宿間開業
2007(平成19)年 10月14日	鉄道博物館開業により大成を鉄道博物館に改称

▲▲ 大宮を発車する内宿行き2000系。2000系は鉄道博物館開館による輸送量増と、既存車輌の置換え用として2007年に登場した。 '12.4.29 鉄道博物館―大宮

▲ 羽貫で下り列車1050系と行き違う。上り列車運転台後部より撮影。1050系は全線開通時の増備車で、6連4本が在籍する。 '12.4.29

新幹線の西を進む下り列車。上り列車は新幹線の東を進み、ホームは離れている。 '12.4.29 吉野原―今羽

会社概要

所 北足立郡伊奈町小室288番地
資 2,000百万円
株 埼玉県35.0%、東日本旅客鉄道35.0%、東武鉄道5.0%、みずほ銀行3.3%、さいたま市3.0%

路線概要

<伊奈線> 通称：ニューシャトル
大宮―内宿間12.7km、複線(大宮―丸山)・単線(丸山―内宿間)、三相交流600V、門無、
橋 362箇所18,604m、全て6輌、60km/h

データ編 ⇒ P.204

山万 やまもん

宅地開発会社が経営する新交通

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	549	731	765
輸送密度	人/km日	822	990	1,077
輸送屯数	千屯	—		
営業収入	百万円	114	233	214
営業費	百万円	294	305	247
営業損益	百万円	▲180	▲72	▲33
車両数	両	9	9	9
従業員数	人	29	29	25

山万は1951(昭和26)年2月に繊維卸売会社として大阪で設立された。山万が宅地開発事業に進出したのは1965年3月からで、湘南ハイランド、続いて1971年5月から佐倉市のユーカリが丘ニュータウンの開発に着手した。ユーカリが丘ニュータウンは245haに人口3万人の大規模開発で、アクセス鉄道を自社で経営することで住宅の価値向上を目指した。コスト削減のために日本車輌製造などが実験を行っていたVONAと呼ばれる新交通システムの導入を決め、宅地に向かない斜面などを利用して案内軌条式の路面を建設した。宅地造成と鉄道関連工事を同時に施工したことから総工費は約40億円で済んだという。

開業は京成本線のユーカリが丘駅開設翌日の1982年11月2日。当初は中学校までであったが翌年9月に井野経由公園まで延伸して環状形の路線が完成した。

ユーカリが丘は発着線1本で、列車には運転士が乗務し、公園から反時計回りに進む。女子大は車輌基地を擁し、中学校、井野を経て公園で再び合流する。1992年11月3日にユーカリが丘―公園間に地区センターが開設された。

車輌は3輌編成3本が在籍し、ユーカリを主食とするコアラから「こあら号」の愛称をもつ。

主要沿革年表

年月日	事項
1951(昭和26)年 2月20日	繊維卸売業として大阪にて設立
1978(昭和50)年 12月28日	ユーカリが丘―公園間免許
1982(昭和57)年 11月 2日	ユーカリが丘―女子大―中学校間開業
1983(昭和58)年 9月22日	中学校―井野―公園間開業、環状運転開始
1992(平成 4)年 12月 3日	地区センター開業

▲▲ ユーカリが丘に進入する1000形「こあら1号」。1000形3輌編成は3本在籍で、こあら1号と2号は開業時に登場し、3号は全通時に増備された。 '12.4.30

▲ 公園を発車すると、右手に宅地、左手には水田が現れる。 '12.4.30 公園―女子大

地区センターに進入。地区センターは市街地に近く、全通から9年後の1992年12月に開業した。 '12.4.30 公園―地区センター

会社概要

所 東京都中央区日本橋小網町6番1号
資 3,000百万円
株 山弘住建13.9%、清和綜合建物11.6%、中央不動産5.0%、みずほ銀行5.0%、中央三井信託銀行5.0%

路線概要

<ユーカリが丘線>
ユーカリが丘―中学校―公園間4.1km単線、750V、特殊自動閉塞式、45.0‰、2箇所延長232m、226箇所4,024m、全て3柄、50km/h

データ編 ⇒ P.205

秩父鉄道 ちちぶてつどう

数少ない旅客・貨物営業鉄道

本線羽生―熊谷―武川―寄居―秩父―三峰口間71.7kmと三ヶ尻線武川―熊谷貨物ターミナル間7.6kmからなる。羽生で東武伊勢崎線、熊谷でJR高崎線と新幹線、寄居でJR八高線と東武東上線、御花畑で西武線と連絡する。シーズンにはC58363牽引の〈パレオエクスプレス〉が熊谷―三峰口間を1往復し、西武線からの直通列車が御花畑(西武秩父)を介し長瀞と三峰口に乗り入れる。線内ローカル列車は1989年に国鉄101系を譲り受けた1000系3輌編成と、1999年に東京都6000形を譲り受けた5000系3輌編成、2009年に東急8500系を譲り受けた7000系3輌編成、2010年に東急8090系を譲り受けた7500系3輌編成を充当。熊谷―影森・三峰口間急行〈秩父路〉には2005年に西武新101系を種車に竣工させた6000系3輌編成3本が充当される。

秩父鉄道は、生活路線、観光路線であるとともに太平洋セメント工場の貨物輸送動脈でもある。2009(平成21)年度貨物輸送量は170万tで、往時の20%以下の水準にまで落ち込んでいる。貨物列車が走るのは熊谷貨物ターミナル―武川―秩父―影森間。貨物牽引機として稼働しているのはデキ102～5・7・8、デキ301～3、デキ501～7の16輌。デキ201は〈パレオエクスプレス〉の回送牽引機になっている。

主要沿革年表

1899(明治32)年 11月 8日	上武鉄道設立
1901(明治34)年 10月 7日	熊谷―寄居間開業(1067mm・蒸気)
1918(大正 7)年 3月15日	1200V電気運転開始
1922(大正11)年 8月 1日	羽生―熊谷間北武鉄道を合併
1952(昭和27)年 2月 1日	1500V昇圧
1979(昭和54)年 10月 1日	武川―熊谷貨物ターミナル間開業(貨物専業)

▼元東急8500系の7000系が力走。デハ7002+サハ7102+デハ7202は2009年3月26日から営業運転を開始した。 '09.8.16 小前田―永田

輸送量は減っても貨物輸送は貴重な収入源。 '09.8.16 武川

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	12,785	9,653	8,394
輸送密度	人 km日	6,891	5,371	4,985
輸送屯数	千屯	6,673	3,200	1,706
営業収入	百万円	6,425	4,411	3,237
営業費	百万円	6,817	4,848	3,581
営業損益	百万円	▲393	▲437	▲354
車輌数	輌	251	227	[illegible]
従業員数	人	630	427	[illegible]

荒川を渡る6000系3輌編成による急行「秩父路号」。 '09.8.16 上長瀞―親鼻

会社概要

所 熊谷市曙町1丁目1番地

資 750百万円

株 太平洋セメント33.5%、有恒鉱業21.6%

路線概要

<本線>

羽生―三峰口間71.7km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、21.0‰、R 160m、無、137箇所1,164m、最大 電車5輌・貨物20輌、85km/h

<三ヶ尻線>

武川―熊谷貨物ターミナル間7.6km、1067mm単線、1500V、自動閉塞式、9.89‰、R 200m、無、24箇所167.6m、最大20輌(貨物)、50km/h

データ編 ⇒ P.205

関東鉄道 かんとうてつどう

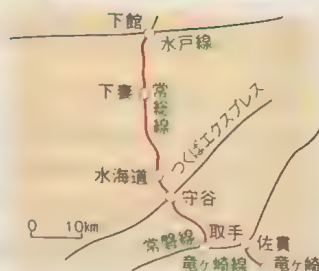
鉄 客 内燃 1067

気動車在籍輌数は私鉄ナンバー1

取手—水海道—下館間51.1㎞の常総線と、佐貫—竜ヶ崎間4.5㎞の竜ヶ崎線から成る。

常総線は1913(大正2)年11月1日に全線を一気に開業させた。1970年代に入ると取手口が首都圏のベッドタウンとなり、急増する通勤通学輸送に対処すべく取手—水海道間の複線化に着手した。1977年4月の取手—寺原間を皮切りに逐次延長がなされ、1984年11月15日に水海道までの17.5㎞が複線となった。2005年8月24日のつくばエクスプレスの開業は常総線に大きな変化を与えた。従来の取手⇔常磐線の流れが守谷⇔つくばエクスプレス主流に変わり、輸送人キロが減少。水海道—取手間ラッシュ時4輌が減少し(のちに廃止)、2輌ワンマン運転主体、閑散時の一部は単行となった。これにより、車輌運用数が減少。国鉄およびJRキハ30・35・36形を譲り受けた300・350形は休車となった。現在の主力は1993年以降に登場した自社発注新造車キハ2100形・2200・2300形・2400形・5000形で、国鉄キハ10系・20形の機器に新造車体を組み合わせた310・0形も活躍を続ける。

竜ヶ崎線は1971年8月に日本初のワンマン運転を開始した。単行ワンマン運行が基本で、平日朝ラッシュ時は2輌ワンマン運転となる。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	13,706	14,159	10,798
輸送密度	人㎞日	5,353	5,525	3,581
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	3,036	3,134	2,393
営業費	百万円	2,606	3,023	2,361
営業損益	百万円	430	112	32
車輌数	輌	57	68	62
従業員数	人	273	254	193

下館駅に停車中のキハ101。キハ100形は外吊扉をもつ20m3扉のロングシート車キハ300形のワンマン改造車。 '11.8.7

竜ヶ崎線キハ532。1981年12月に国鉄キハ20系の走行装置を流用し、車体を新造した。'10.4.11 竜ヶ崎

主要沿革年表

年月日	事項
1900(明治33)年 8月14日	龍崎鉄道龍崎(現竜ヶ崎)—佐貫間開業(762㎜・蒸気)
1913(大正 2)年 11月 1日	常総鉄道取手—下館間開業(1067㎜・蒸気)
1915(大正 4)年 7月	龍崎鉄道1067㎜改軌
1965(昭和40)年 6月 1日	常総筑波鉄道と鹿島参宮鉄道が合併して関東鉄道発足、取手—下館間は常総線、佐貫—竜ヶ崎間は竜ヶ崎線となる
1984(昭和59)年 11月15日	常総線取手—水海道間複線化がなる

常総線 取手—水海道間は2輌ワンマン運転が主力となった。キハ2305+2306 '09.11.21 戸頭—稲戸井

■会社概要

所 土浦市真鍋1丁目10番8号

資 510百万円

株 京成電鉄29.9%、常陽銀行4.7%、濱雄太郎4.6%、東武鉄道4.0%

■路線概要

<常総線>

取手—下館間51.1㎞、1067㎜複線(取手—水海道間)・単線(水海道—下館間)、内燃動力、10.7%、R290m、無、48箇所255.7m、最大2輌、90㎞/h

<竜ヶ崎線>

佐貫—竜ヶ崎間4.5㎞、1067㎜単線、内燃動力、10.0%、R207m、無、4箇所12.7m、最大2輌、50㎞/h

データ編 ⇒ P.206

真岡鐵道 もおかてつどう

〈SLもおか号〉の走る国鉄転換線

項　目	単　位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,476	1,527	1,130
輸送密度	人 km日	1,443	1,924	1,369
輸送屯数	千屯			
営業収入	百万円	421	466	340
営業費	百万円	463	584	387
営業損益	百万円	▲42	▲118	▲46
車輌数	輌	10	17	15
従業員数	人	49	56	51

会社概要

所 真岡市台町2474番地1
資 250百万円
株 栃木県22.4%、真岡市13.4%、筑西市7.6%、足利銀行4.8%、常陽銀行4.0%

路線概要

下館—茂木間41.9km、1067mm単線、内燃・蒸気動力、特殊自動閉塞、15.0‰、R200m、無、57箇所317.96m、最大2輌、75km/h

下館から芳賀郡域を北上し、真岡、益子を経て茂木に至る。JR東日本真岡線の転換を受けて、1988(昭和63)年に開業した。開業にあたり保安方式を票券閉塞式から特殊自動閉塞式に変更し、七井の行違い設備を復活させ、列車本数はJR時代の1.5倍とした。この結果、輸送人員はJR時代より10%程度伸び、収支はほぼ均衡となった。1994(平成6)年3月27日からは不定期ながら蒸気機関車牽引列車の運転を行なっている。これは、広域単位の行政組織である栃木県芳賀地区広域行政組合と下館市が地域活性化の起爆剤にと計画したもので、真岡鐵道が運行を受託している。気動車は富士重工業製LE-CarⅡシリーズのモオカ63形11輌であったが、2002〜2005年にモオカ14形9輌が新造され、モオカ63形は2006年に形式消滅した。蒸気機関車はC11325とC1266の2輌、客車はオハ50形2輌とオハフ50形1輌、他に客車回送用にDD1355を所有する。

真岡線の歴史は古く、1912(明治45)年4月1日に真岡軽便線として下館—真岡間が開業し、1913(大正2)年7月11日に七井延長。その後、ルート設定にあたって政治的なかけひきがあったようだが、1920(大正9)年12月15日に茂木まで全通した。

真岡駅舎は蒸機列車の運転開始に伴い蒸気機関車を象ったものに変わっている。

主要沿革年表

年月日	事項
1912(明治45)年 4月 1日	真岡軽便線下館—真岡間開業
1920(大正 9)年 12月15日	七井—茂木間開業により全通
1982(昭和57)年 11月 1日	貨物営業廃止
1987(昭和62)年 10月12日	真岡鐵道設立
1988(昭和63)年 4月11日	下館—真岡間転換開業、電子閉塞式に変更
1994(平成 6)年 3月27日	蒸気機関車牽引列車運転開始

▲▲ 緑の絨毯のような水田地帯をモオカ14-1が駆け抜ける。 '11.8.7 益子—七井

▲ 茂木の側線で休む〈SLもおか〉編成。C1266+オハフ5033+オハ5022+オハ5011。 '11.8.7

折本で行き違うモオカ14-7茂木行(左)とモオカ14-4下館行。 '11.8.7

データ編 ⇒ P.206

ひたちなか海浜鉄道 ひたちなかかいひんてつどう

道産子気動車健在

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,500	929	773
輸送密度	人/km日	2,496	1,519	1,214
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	317	273	233
営業費	百万円	311	277	270
営業損益	百万円	6	▲4	▲37
車輌数	輌	14	12	8
従業員数	人	32	33	28

勝田から分岐して那珂湊を経て阿字ケ浦に至る全長14.3kmの非電化路線。1907(明治40)年11月設立の湊鉄道が1913年12月に勝田―那珂湊間を開業させた。戦時中に水浜電車が母体となって、湊鉄道、茨城鉄道、袋田温泉自動車を合併して茨城交通となってからは湊鉄道線と呼ばれた。

茨城交通の鉄軌道線は、1966年6月に水浜線全廃、1971年2月に茨城鉄道線全廃で、湊鉄道線のみ21世紀まで営業を継続した。しかし、1965(昭和40)年度輸送人員247万人、輸送密度4009人/km日であったのが、2004(平成16)年度は77.9万人、1247人/km日に落ち込んだ。茨城交通は、鉄道、バスの利用客減と不動産投資の失敗もあって経営が悪化。紆余曲折ののち鉄道部門を切り離すこととなり2008年4月1日から、ひたちなか海浜鉄道による経営が始まった。

列車運行は単行を基本とし、朝の通学時間帯には2輌編成となる。2010年4月6日に全列車がワンマン運行となり、9月1日に金上の交換設備が復活した。1995・1997・2002年に新造した3710-01・02、37100-03、2009年に入線したミキ300-103などが主力車で、旧留萌鉄道車のキハ2004・2005、旧羽幌炭鉱鉄道のキハ222も現役で活躍する。

主要沿革年表

年月日	事項
1907(明治40)年 11月18日	湊鉄道設立
1913(大正 2)年 12月25日	勝田—那珂湊間開業(1067㎜・蒸気)
1928(昭和 3)年 7月17日	磯崎—阿字ヶ浦間開業により全通
1944(昭和19)年 8月 1日	茨城交通湊鉄道線となる
2008(平成20)年 4月 1日	ひたちなか海浜鉄道湊線として開業
2011(平成23)年 3月11日	東日本大震災で被災(7月23日全線復旧)

▲▲ 3710-02力走。形式の3710は、ミナトの語呂合わせ。2010年2月に「曙光の大地」がテーマの塗色となっている。 '11.8.6 中根—金上

▲ 元三木鉄道のミキ300-103。2008年3月末限りで三木鉄道が廃止されると、塗色や車番もそのままで2009年8月30日から営業運転を開始した。 '09.11.21 平磯—磯崎

那珂湊機関区で休む車両群。クリームに窓回りスカーレットの旧国鉄急行色は旧留萌鉄道車キハ2005。 '11.8.6

会社概要

所 ひたちなか市釈迦町22-2
資 178百万円
株 ひたちなか市50.6%、茨城交通49.4%、

路線概要

<湊線>

勝田—阿字ヶ浦間14.3km、1067㎜単線、内燃動力、自動閉塞式、勾配10.0‰、R 200m、トンネル 無、橋梁 2箇所51m、最大3輌、60km/h

データ編 ⇒ P.207

鹿島臨海鉄道 かしまりんかいてつどう

大洗鹿島線は旅客・鹿島臨港線は貨物

水戸—大洗—新鉾田—鹿島サッカースタジアム間53.0㎞の大洗鹿島線と、鹿島サッカースタジアム—奥野谷浜間19.2㎞の鹿島臨港線から成る。

先に開業したのは鹿島臨港線で、国鉄、茨城県、鹿島臨海工業地帯進出企業の出資により1969年4月に会社設立、1970年11月12日に北鹿島（現鹿島サッカースタジアム）—神栖—奥野谷浜間が全通した。1978～1983年は新東京国際空港への航空燃料の暫定輸送を行ない、その間は北鹿島—鹿島港南間で旅客営業も行なった。貨物は最盛期の1981（昭和56）年度には172万ｔを輸送したが、航空燃料輸送終了後は大幅に減少し、2009年度は24.3万ｔ。

大洗鹿島線は国鉄線として建設が進み、国鉄再建法成立後に地方交通線建設が凍結されたのちも予讃本線の短絡線となる内子線と、開業後の輸送密度度が4000人以上見込まれた鹿島新線だけは続行となった。しかし、赤字に悩む国鉄は、鹿島新線の第三セクター経営を茨城県知事に申し入れ、鹿島臨海鉄道を経営母体とすることが決定した。開業は1985年3月14日で、日本貨物鉄道と鹿島工業地帯関連企業が大洗鹿島線の経営を行なうという変わった現象が続いている。開業当初の大洗鹿島線は3000人/㎞日以上であったが、2009年度は2070人/㎞日まで低下し、2001年4月からワンマン運転が始まった。

主要沿革年表

1969（昭和44）年 4月 1日	鹿島臨海鉄道設立
1970（昭和45）年 11月12日	北鹿島（現鹿島サッカースタジアム）—奥野谷浜間開業（1067㎜・内燃）
1978（昭和53）年 7月25日	北鹿島—鹿島港南間旅客営業開始（1983年12月1日廃止）
1985（昭和60）年 3月14日	水戸—北鹿島間開業（1067㎜・内燃）

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,346	2,991	2,374
輸送密度	人/㎞日	3,158	2,627	2,070
輸送屯数	千t	146	206	243
営業収入	百万円	1,366	1,230	1,114
営業費	百万円	1,368	1,336	1,214
営業損益	百万円	▲2	▲106	▲100
車両数	両	21	24	24
従業員数	人	123	134	249

会社概要

所 東茨城郡大洗町桜道301番地

資 1,226百万円

株 日本貨物鉄道37.5%、茨城県28.5%、住友金属工業4.9%、三菱化学4.5%

路線概要

<大洗鹿島線>

水戸—鹿島サッカースタジアム間53.0㎞、1067㎜単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、16.0‰、R 500m、6箇所2,145m、169箇所16,921m、最大4両、95㎞/h

<鹿島臨港線>

鹿島サッカースタジアム—奥野谷浜間19.2㎞、1067㎜単線、内燃動力、特殊自動閉塞式（鹿島サッカースタジアム—神栖間）・自動閉塞式（神栖—知手間）・スタフ閉塞式（知手—奥野谷浜間）、15.0‰、R 164m、2箇所93m、1箇所94m、45㎞/h

北浦湖畔をキハ6000形2輌編成の鹿島神宮行が快走する。2011年3月11日の東日本大震災被災からは7月12日に全線が通した。
'11.8.6 北浦湖畔—新鉾田

▲▲ 鹿島サッカースタジアムで顔を揃える大洗鹿島線列車と鹿島臨港線列車。大洗鹿島線は旅客専業、鹿島臨港線は貨物専業と性格を異にする。 '10.10.14

▲ KRD64-2は2009年に日本車輌で新造された。 '10.10.14

データ編 ⇒ P.207

銚子電気鉄道 ちょうしでんきてつどう

漁業と醤油の町、銚子のミニ私鉄

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,031	837	712
輸送密度	人/km日	1,488	1,265	1,201
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	145	143	134
営業費	百万円	210	212	229
営業損益	百万円	▲65	▲68	▲95
車輌数	輌	8	8	7
従業員数	人	27	23	22

漁業と醤油の町として知られる銚子市内を走る。JR銚子駅2番線の東端に切り込んだホームを発車し、車庫のある仲ノ町を過ぎると、民家の軒をかすめるように市街地を走る。観音発車後、20‰の勾配を上りつめると左手前に利根川河口が見える。笠上黒生で上下列車が行き違い、その際はタブレットを交換する。海鹿島からはキャベツ畑の中をゆっくりと走り、終着外川は木造駅舎が残る。

1990年1月に経営権が京成系の千葉交通から内野屋工務店に移り、観光、リゾート鉄道への脱皮を行なうべく、車輌の塗色変更や一部駅舎の改築がなされた。その内野屋工務店は1998年6月に自己破産申請に至り、銚子市が支援を行なった。内野屋工務店破産後の2003年5～7月に社長の内山が借入金を横領し、2006年8月に内山は業務上横領の疑いで逮捕。これらにより銚子電鉄は2006年11月に車輌の法定検査が行えないという事態となった。以前から兼業として営んでいた「ぬれ煎餅」の販売などで車輌検査の目途はついたが、設備の老朽化は深刻で、有志らによる「銚子電鉄サポーターズ」などの支援もあって「運行停止」は免れた。

2009年に伊予鉄道から800系(元京王2010系)を譲り受け、2010年7月から営業運転に就いている。

主要沿革年表

1922(大正11)年 10月10日	銚子鉄道設立
1923(大正12)年 7月 5日	銚子—外川間開業(1067㎜・内燃)
1925(大正14)年 7月 1日	600V電気運転開始
1945(昭和20)年 7月20日	空襲により全線運休(1946年4月4日運転再開)
1948(昭和22)年 8月20日	銚子電気鉄道に社名変更
1995(平成 7)年 4月 1日	ワンマン運転開始

▲▲ クハ2502-デハ2002。アイボリーにラッピング広告車で、赤ヒゲが追加されている。 '12.5.1 仲ノ町

▲ 全長4.47mと1067㎜軌間鉄道では最小のデキ3。1922年独アルゲマイネ社製で、宇部の沖ノ山炭坑から1941年に移籍した。 '12.5.1 仲ノ町

笠上黒生で行き違うクハ2501-デハ2001とデハ1002。デハ1002は2011年に丸ノ内線カラーとなっている。 '12.5.1

会社概要

所 銚子市新生町2丁目297番
資 69百万円
株 小川文雄27.1%、常陸谷恭弘25.5%、綿谷岩雄8.3%、林作治郎8.3%、小原健史4.2%

路線概要

銚子—外川間6.4㎞、1067㎜単線、直流600V、票券閉塞式(仲ノ町—外川間)・自動閉塞式(銚子—仲ノ町間)、20.0‰、R300m、無、1箇所2m、最大2輌、40㎞/h

データ編 ⇒ P.208

小湊鉄道 こみなとてつどう

首都圏に残る非電化単線路線

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,284	2,352	1,423
輸送密度	人キロ/日	2,606	1,953	1,216
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	989	801	517
営業費	百万円	998	814	513
営業損益	百万円	▲10	▲13	4
車両数	輌	18	17	17
従業員数	人	106	89	76

内房線五井駅の山側ホームから発車し、上総牛久、上総鶴舞を経て養老川をさかのぼり、房総半島内陸部の上総中野に至る。上総中野に達したのは1928(昭和3)年5月で、社名からわかるように安房地方の小湊を目指していたが、途中に清澄山を越える難工事が控えていたことや、大原からの木原線(現いすみ鉄道)が上総中野に達して半島縦貫鉄道が一応完成したこともあって延伸断念に至った。

1942年以降は京成系で、1961～72年に14輌が新造されたキハ200形は、京成モハ3200形とどことなくスタイルが似ている。1957年に京成千葉(現千葉中央)―海士有木(あまありき)間19kmの免許を取得したものの、自力で建設することができず、1975年に千葉急行電鉄に譲渡。千葉急行電鉄は千葉中央―ちはら台間を開業したものの経営破綻に陥り、同区間は京成が引き継いだ。しかし、ちはら台―海士有木間開業の目拠はたっていない。

五井―上総牛久間は首都圏のベッドタウン化が進み、平日朝ラッシュ時はほぼ20分ヘッド。上総牛久以遠は、1998年9月に里見の閉塞取扱が廃止されてからは1本の列車が入れるだけで、上総中野までは平日4往復、休日6往復に減っている。

主要沿革年表

1917(大正 6)年 5月31日	小湊鉄道設立
1925(大正14)年 3月 7日	五井―里見間開業(1067mm·蒸気)
1926(大正15)年 9月 1日	里見―月崎間開業
1928(昭和 3)年 5月16日	月崎―上総中野間開業、内燃動力併用開始
1969(昭和44)年 10月 1日	貨物営業廃止
1995(平成 7)年 2月 1日	五井―上総牛久間ATS設置
1998(平成10)年 9月16日	上総牛久―上総中野間スタフ閉塞式に変更

▲▲ 養老渓谷に到着したキハ200形。キハ200形14輌は1961～1977年日本車輌製で、うち12輌は冷房化改造がなされている。 '08.8.3

▲ 上総中野でいすみ鉄道と接続する。 '11.8.6

田園地帯を走り過ぎる。上総牛久以遠は2時間に1本程度の頻度となる。 '08.8.31 月崎―上総大久保

会社概要

所 市原市五井中央東1丁目1番地
資 203百万円
株 九十九里鉄道63.8%、京成電鉄19.0%、坂倉久...

路線概要

五井―上総中野間39.1km、1067mm単線、内燃動力、自動閉塞式(五井―上総牛久間)・スタフ閉塞式(上総牛久―上総中野間)
20.0‰、R 200m、
5箇所810m、26箇所507m、
最大3輌、65km/h

データ編 ⇒ P.208

ゆ いすみ鉄道 いすみてつどう

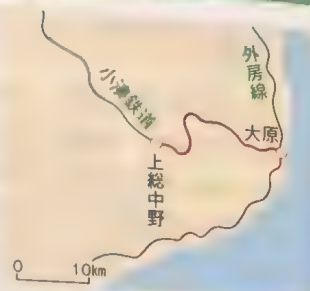
千葉県営の人車軌道がルーツ

JR東日本木原線大原—大多喜—上総中野間の転換を受けて1988(昭和63)年3月24日に開業した。木原線は1981年9月に第1次廃止対象線区に選定されたものの、地元で猛烈な「乗って残そう」運動が展開され、輸送密度が一時2000人を越えたことから4年間存廃問題が棚上げされた経緯をもつ。転換開業時に上総東の交換設備を復活させて増発を行ない、全線を電子閉塞式に改めて要員の合理化を行なった。当初はバスからの旅客移転も見られたが、1996年度に輸送密度1000人を割り、営業赤字額は1991年度以降1億円を超えた。2004年度は輸送人員45.9万人、489人/km日で、ここで存廃問題が起こった。県や自治体らが結成した「いすみ鉄道再生会議」は平成20年度から2年間は収支検証期間とし21年度決算でも収支改善の見込みが立たない場合は鉄道の廃止も検討することを決定した。

2007年12月から社長を一般公募し、2009年6月に現社長の鳥塚亮氏が就任。2009年10月からムーミンをあしらった列車の運行を開始、'10年3月から訓練費700万円自己負担を条件に運転士を募集など話題を提供し続け、2009年度で当期純損失が2,819万円改善され、2010年8月6日に存続が決定。2011年度にキハ52125といすみ300形が登場した。

主要沿革年表

1912(大正元)年 12月15日	千葉県営鉄道大原—大多喜間開業(609㎜・人力)
1927(昭和 2)年 5月 4日	国が夷隅鉄道(609㎜・内燃)を買収
1930(昭和 5)年 4月 1日	国鉄大原線大原—大多喜間開業(1067㎜・蒸気)
1934(昭和 9)年 8月26日	総元—上総中野間開業により全通
1974(昭和49)年 10月 1日	貨物営業廃止
1988(昭和63)年 3月24日	大原—上総中野間いすみ鉄道に転換開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,083	676	406
輸送密度	人/km日	1,266	825	530
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	175	141	96
営業費	百万円	269	263	251
営業損益	百万円	▲94	▲122	▲155
車両数	両	7	7	7
従業員数	人	29	32	31

▲▲ 大多喜に到着する上総中野行いすみ205+206。 '11.8.6

▲ JR外房線209系と並んで大原に進入するキハ52125。大糸線で使用していたものを譲り受け、2011年4月29日から営業運転を開始した。土休日を中心に観光急行として運転されている。'11.8.6

いすみ300形1次車2輌は2012年3月28日に営業運転を開始。2015年までに350形を含めて5輌となり、200形との置き換えが完了する。 '12.5.1 小谷松—大多喜

データ編 ⇒ P.208

■会社概要

所 夷隅郡大多喜町大多喜264番地
資 269百万円
株 千葉県34.2%、大多喜町15.2%、いすみ市14.3%、小湊鉄道5.6%、千葉銀行3.7%

■路線概要

大原—上総中野間26.8㎞、1067㎜単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 200m、無、23箇所985m、最大2輌、65㎞/h

京葉臨海鉄道 けいようりんかいてつどう

臨海鉄道方式の第1号

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/km日	—	—	—
輸送トン数	千t	2,292	2,182	1,929
営業収入	百万円	2,167	1,910	1,730
営業費	百万円	2,001	2,134	1,765
営業損益	百万円	166	▲224	▲35
車両数	両	11	11	11
従業員数	人	187	158	164

千葉県の東京湾岸部は、1950(昭和25)年頃から埋立てが始まり、鉄鋼・石油化学などの企業が進出して日本有数の臨海工業地帯となった。その製品輸送を目的に設立されたのが京葉臨海鉄道で、出資者は、国鉄・地方公共団体・沿線進出企業と、その後に誕生した臨海鉄道方式のモデルケースとなった。まず1963年9月に蘇我—浜五井間及び市原分岐—京葉千葉間が開業。工場用地の造成と企業進出に合わせて順次路線を延長し、1973年3月に京葉久保田に達した。1975年5月には千葉貨物ターミナルを起点とする食品南線1.3kmと食品北線1.2kmが開業したが、1994年に廃止となった。

2009(平成21)年度輸送量は192.9万tで、私鉄貨物ナンバー1を誇る。発送の多くは石油類で、浜五井のコスモ石油、甲子の極東石油工業千葉製油所、北袖の富士石油袖ヶ浦製油所からタンク車が全国各地に向かう。石油に次いで多いのがコンテナで、千葉貨物、玉前、京葉久保田が発着駅。化学薬品は、甲子、京葉久保田から発送される。在籍機関車はKD55形(101〜103・105・201)とKD60形1〜4の9輌で、輸送量減から保有機関車数は減っている。機関区では私有貨車やJR貨物の機関車の検修も行なっている。

主要沿革年表

1962(昭和37)年 11月20日	京葉臨海鉄道設立
1963(昭和38)年 9月16日	蘇我—浜五井間及び市原分岐—京葉市原間開業(1067mm・内燃)
1965(昭和40)年 6月 1日	浜五井—椎津間開業
1968(昭和43)年 10月 1日	椎津—袖ケ浦(現北袖)間開業
1973(昭和48)年 3月28日	袖ケ浦分岐(現北袖分岐)—京葉久保田間開業

▲▲ 浜五井を通過する京葉久保田発のKD602牽引上り貨物列車。KD602は2002年6月6日竣工の新鋭機。 '08.8.31

▲ KD55105。国鉄DD13366を1967年に譲り受けてDD5515となり、1994年3月15日に機関を換装した。 '08.8.31 千葉貨物ターミナル

京葉久保田で入換中のKD602。 '08.8.31

会社概要
所 千葉市中央区中央港1-2-21
資 1,948百万円
株 日本貨物鉄道33.9%、千葉県31.3%、コスモ石油3.9%、出光興産3.6%

路線概要
蘇我—京葉久保田間21.6km、市原分岐—京葉市原間1.6km、北袖分岐—北袖間0.6km、1067mm単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、⊓無、踏18箇所658m

データ編 ⇒ P.209

千葉都市モノレール ちばとしものれーる

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	5,549	16,654	16,633
輸送密度	人/km日	6,749	12,893	11,967
[illegible]	[illegible]			
営業収入	百万円	864	3,248	3,113
営業費	百万円	2,043	4,312	2,558
営業損益	百万円	▲1,179	▲1,063	535
車輌数	輌	24	40	36
従業員数	人	145	174	136

国内最長の懸垂式モノレール

千葉市は長らく市内交通を路線バスに頼っていたが、高度成長期に道路渋滞か深刻化すると、1976(昭和51)年に全長約40kmのモノレール基本計画がまとめられた。跨座式では無く懸垂式を採用したのは、地元に大手鉄鋼事業者が立地し、支柱や桁の建設に多くの鉄鋼を使用する方式を選択したため、とされる。

千葉県・千葉市などが出資の千葉都市モノレールの設立は1979年3月で、1号線と2号線の軌道敷設特許は1981年3月であった。2号線スポーツセンター—千城台間の開業は1988年3月、千葉(仮)乗入は1991年6月。1号線千葉みなと—千葉間開業は1995年、全通は1999年3月であった。

開業時期からもわかるように都心に近い都賀での乗換客が多く、千葉市内への流動が伸び悩んでいる。その結果、各年10億円以上の営業赤字額が続き、2006年4月8日に産業活力再生特別措置法に基づく事業再構築計画により累積損失の解消がなされた。これにより営業黒字基調となった。2012年7月からURBAN FLYER 0-typeと称する新型車が登場し、2014年春までに8輌(2輌編成4本)の導入が予定されている。

当初見られたラッシュ時の4輌編成は今はなく、定期列車は2輌編成のみとなっている。

主要沿革年表

1979(昭和54)年 3月20日	千葉都市モノレール設立
1988(昭和63)年 3月28日	2号線スポーツセンター—千城台間開業
1991(平成 3)年 6月12日	2号線千葉(仮)—スポーツセンター間開業
1995(平成 7)年 8月 1日	1号線千葉みなと—千葉間開業
1999(平成11)年 3月24日	1号線千葉—県庁前間開業

▲▲ JR京葉線千葉みなと駅に隣接するホーム階に進入する。'12.5.1 市役所前—千葉みなと

▲ 穴川に停車中の1000形2輌編成。ホームには4輌編成の停止位置標識もある。ラッシュ時の2連×2の4連は今は消え、団体などの大口客対応時にまれに走る。'12.5.1

千葉駅はビルの4階に位置し、東方に出発すると2号線と1号線の各上下線軌道4本が上空を錯綜する。 '12.5.1

データ編 ⇒ P.209

■会社概要

所 千葉市稲毛区萩台町199番地1
資 100百万円
株 千葉市91.4%

■路線概要

懸垂式、1500V、走行輪踏面間隔880mm、複線、車内信号式、門無、1箇所17,175m、全て2輌(臨時最大4輌)

<2号線>
千葉—千城台12.0km、58.0‰、R 50m、65km/h

<1号線>
千葉みなと—県庁前3.2km、44.0‰、R 50m、45km/h

京成電鉄 けいせいでんてつ

成田空港へスカイライナーが快走

京成上野を起点に青砥、京成高砂、京成船橋、京成津田沼、京成佐倉、京成成田を経て成田空港に至る69.3kmが本線。このうち、京成成田—空港第2ビル間の駒井野分岐部—成田空港間2.1kmは成田空港高速鉄道が施設を所有する第3種鉄道事業者で、京成は第2種鉄道事業者。2010年7月17日開業の成田空港線(第2種開業線)は京成高砂—成田空港間51.4km。京成高砂—小室間19.8kmは北総鉄道が第1種事業者。小室—印旛日本医大間12.5kmは千葉ニュータウン鉄道が、印旛日本医大—成田空港高速鉄道線接続点間10.7kmは成田高速鉄道アクセスが、成田空港高速鉄道アクセス線接続点—成田空港間8.4kmは成田空港高速鉄道が第３種鉄道事業者。成田空港線は京成高砂—成田空港間を成田スカイアクセスと称する。押上線は、都営浅草線と接続し、京浜急行からも電車が乗り入れる。京成高砂で成田空港線と金町線が分岐し、京成津田沼で千葉線、京成成田で東成田線が分岐する。千葉線は終着・千葉中央から先、千原線へと続く。全線複線を基本とし、青砥—京成高砂間は複々線、成田空港線成田湯川—成田空港間、金町線柴又—京成金町間、千原線は単線。東京方の断面輸送量は上野口よりも押上口の方が多いが、〈スカイライナー〉は京成上野を起終点とする。

会社設立は1909(明治42)年6月で、東京と成田を結ぶお不動さん参りの電車として計画された。当初の起点は押上で、江戸川と柴又までが1372mm軌間の電車線として開業した。柴又—金町間は軌間610mmの帝釈人車軌道が通じていたが、京成はこれを買収して1913年10月に電車線とした。

成田に向けての延伸は順次進み、1916年12月に船橋に達した。当時総武本線は蒸気機関車牽引で運転間隔が長かったことから、駅数が多くフリークエンシーに勝る京成は、多くの旅客を獲得した。船橋から先は、沿線人口に勝る千葉延伸が優先され、1921年7月に千葉(旧駅)に達し、成田花咲町(京成成田の0.3km手前)到達は1926年12月であった。東京のターミナルは、浅草延長を志向していたが、東武鉄道の開通で夢と化した。そこで、日暮里—筑波間などの免許をもっていた筑波高速度電気鉄道を買収し、1931

京成高砂に同時進入する北総7300形と京成3700形7次車。 '12.5.6 本線青砥—京成高砂

金町線は2010年7月の京成高砂駅高架化により線内折返し運行となった。 '12.5.6 柴又

堀切菖蒲園を通過するAE形スカイライナー。日暮里—空港第2ビル間最速36分が売りで、新線区間は最高160km/hで快走する。 '12.5.6

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	262,904	257,671	257,358
輸送密度	人 km日	111,899	94,717	90,566
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	43,750	52,581	53,303
営業費	百万円	35,665	44,860	43,841
営業損益	百万円	8,085	7,721	9,46[illegible]
車輌数	輌	482	506	578
従業員数	人	2,314	2,193	1,92[illegible]

会社概要

所 墨田区押上1丁目10番3号

資 36,803百万円

株 日本マスタートラスト信託銀行(信託口)5.4%、日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口)3.6%、オリエンタルランド3.4%、三菱東京UFJ銀行3.3%

路線概要

<本線>

京成上野—成田空港間69.3km(駒井野分岐部—成田空港間2.1kmは成田空港高速鉄道が第3種鉄道事業者)、1435mm複線(青砥—京成高砂間1.2km複々線、空港第2ビル—成田空港間単線)、1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 115m、10箇所4,210m、249箇所10,256m、最大8輌、110km/h

データ編 ⇒ P.209

(昭和6)年12月に青砥—日暮里間を開業、そして1933年12月に上野公園(現京成上野)までの地下線が開通した。

都心部への乗入は各社の所望するところで、戦後様々な計画が持ち上がった。1957年6月に、運輸省の行政指導によって地下鉄建設と運営は営団と東京都が担当し、電鉄各線はこれと接続させて地下鉄と相互乗入を行なうことが決定。こうして京成、東京都、京急間で3者協議がなされ、1500V・軌間1435㎜が定められた。京成では1500V昇圧は実施していたものの1435㎜への改軌が急務となり全線を11工程13工区に分け、1959年10月9日夜から11月30日にかけて施工。こうして初の地下鉄—郊外線乗り入れが始まった。

新東京国際空港の位置が成田に決まると、京成は新線建設と空港特急車AE車を新造したが、開港の延期が償却・金利負担増につながり、経営危機を迎えるまでに至った。新東京国際空港は1978年5月20日に開港し、1991(平成3)年3月からは成田空港高速鉄道による空港ターミナル直下への乗入がなった。

そして、2010年7月17日に印旛日本医大—成田空港間19.1㎞が成田高速鉄道アクセスと成田空港高速鉄道を第3種鉄道事業者として開業。京成は京成高砂—成田空港間で第2種鉄道事業者となり、スカイライナーは成田空港線経由となった。

千葉中央—小湊鉄道海士有木(あまありき)間は、当初小湊鉄道が免許を所有していたが、別会社方式で千葉急行電鉄が経営することになり、1992年4月に千葉中央—大森台間が開業した。3年後の1995年にちはら台延伸がなったが、業績不振から、1998年10月からは京成が営業を引き継いだ。

主要沿革年表

1909(明治42)年 6月30日	京成電気軌道設立
1912(大正 元)年 11月 3日	押上—伊予田(現江戸川)間及び曲金(現京成高砂)—柴又間開業(1372㎜・直流550V)
1921(大正10)年 7月17日	船橋(現京成船橋)—千葉(旧駅)間開業
1926(大正15)年 12月24日	酒々井(現京成酒々井)—成田花咲町間開業により成田に達す
1933(昭和 8)年 12月10日	日暮里—上野公園(現京成上野)間開業
1945(昭和20)年 2月20日	軌道から地方鉄道に変更
1945(昭和20)年 6月25日	京成電鉄に社名変更
1952(昭和27)年 7月10日	全線1500V昇圧
1959(昭和34)年 11月30日	1435㎜改軌なる
1960(昭和35)年 12月 4日	都営1号線(浅草線)と相互乗入開始
1978(昭和53)年 5月21日	京成成田—成田空港(現東成田)間開業
1985(昭和60)年 8月12日	青砥—京成高砂間複々線化
1991(平成 3)年 3月19日	駒井野分岐部—成田空港間開業
1991(平成 3)年 3月31日	北総・公団線と相互乗入開始
1998(平成10)年 10月 1日	千葉急行電鉄の営業を引き継ぎ、千葉中央—ちはら台間は千原線となる
2010(平成22)年 7月17日	成田空港線開業

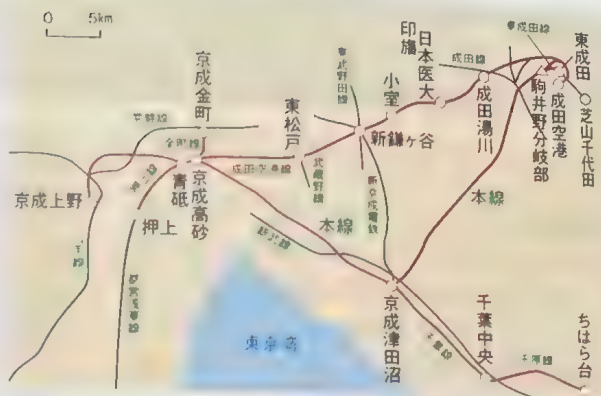
<東成田線>
京成成田—東成田間7.1㎞(本線と6.0㎞重複)、1435㎜複線、1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 360m、1箇所1,180m、1箇所3m、最大8輌、105㎞/h

<押上線>
押上—青砥間5.7㎞、1435㎜複線、1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 260m、1箇所219m、17箇所635m、最大8輌、105㎞/h

<金町線>
京成高砂—京成金町間2.5㎞、1435㎜単線(京成高砂—柴又間1.0㎞複線)、1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 160m、無、5箇所15m、最大4輌、75㎞/h

<千葉線>
京成津田沼—千葉中央間12.9㎞、1435㎜複線、1500V、自動閉塞式、11.4‰、R 247m、無、22箇所1,045m、最大6輌、95㎞/h

<千原線>
千葉中央—ちはら台間10.9㎞、1435㎜単線、1500V、自動閉塞式、18.8‰、R 410m、1箇所146m、74箇所5,484m、最大6輌、100㎞/h

<成田空港線>(スカイアクセス)
京成高砂—成田空港間51.4㎞(本線と1.5㎞重複:京成高砂—小室間19.8㎞は北総鉄道が第1種鉄道事業者、小室—印旛日本医大間12.5㎞は千葉ニュータウン鉄道が第3種鉄道事業者、印旛日本医大—成田空港高速鉄道線接続点間10.7㎞は成田高速鉄道アクセスが第3種鉄道事業者、成田空港鉄道アクセス接続点—成田空港間8.4㎞は成田空港高速鉄道が第3種鉄道事業者)、1435㎜複線(成田湯川—成田空港間10.7㎞単線)、1500V、自動閉塞式、29.0‰、R 200m、10箇所2,041m、無、最大8輌、160㎞/h

成田空港線の成田高速鉄道アクセス線区間を力走する3000形8輌編成。 '12.4.30 印旛日本医大—成田湯川

成田スカイアクセス線開業によりAE100形はシティライナー(本線経由)に使用される。 '12.5.6 京成関屋—堀切菖蒲園

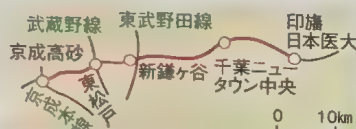
地下区間に入る3400形京急線直通列車。 '12.5.17 京成曳舟—押上

北総鉄道 ほくそうてつどう

千葉ニュータウンに向かう8輌編成

京成高砂から分岐して、新鎌ヶ谷、小室、千葉ニュータウン中央を経て、32.3km先の印旛日本医大に至る。小室―印旛日本医大間12.5kmは、施設を所有する第3種鉄道事業者が千葉ニュータウン鉄道で、北総開発鉄道は第2種事業者。2010年7月17日に全区間が京成成田空港線の一部となっている。

千葉県が開発した千葉ニュータウンへの足として、まず新京成線の北初富―(現新鎌ヶ谷)―小室間が1979(昭和54)年3月に開業し、新京成線松戸経由での都心ルートが生まれた。次いで宅地開発事業者である住宅・都市整備公団(現都市再生機構)が小室―千葉ニュータウン中央間を開業し(運営を受託)、1991(平成3)年3月に京成高砂―新鎌ヶ谷間を北総開発鉄道が開業した。これにより、公団・北総・京成・都営浅草線経由での都心直通が始まった。北総・公団線は2000年7月には印旛日本医大への延長が成り、印旛車輌基地の使用を開始。2004年7月に社名を北総鉄道に変更し、路線名も北総・公団線から北総線となった。

武蔵野線　東武野田線　印旛日本医大
京成高砂　新鎌ヶ谷　千葉ニュータウン中央
京成本線　東松戸
0　10km

主要沿革年表

1972(昭和47)年　5月10日	北総開発鉄道設立
1979(昭和54)年　3月 9日	北初富―小室間開業(1435mm・1500V)
1984(昭和59)年　3月19日	住宅・都市整備公団小室―千葉ニュータウン中央間開業
1991(平成 3)年　3月31日	北総開発鉄道京成高砂―新鎌ヶ谷間開業
1995(平成 7)年　4月 1日	千葉ニュータウン中央―印西牧の原間開業
2000(平成12)年　7月22日	印西牧の原―印旛日本医大間開業
2004(平成16)年　7月 1日	北総鉄道に社名変更
2010(平成22)年　7月17日	全線が京成成田空港線の一部となる

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,279	30,187	37,134
輸送密度	人 km日	16,303	38,998	43,481
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,190	11,587	14,833
営業費	百万円	2,364	7,481	9,930
営業損益	百万円	▲174	4,106	4,902
車輌数	輌	80	88	56
従業員数	人	221	284	304

＊うち千葉ニュータウン鉄道区間 ⊓10箇所252m、橋66箇所1,529m

■会社概要

所 鎌ヶ谷市新鎌ヶ谷4丁目2番3号
資 24,900百万円
株 京成電鉄50.0%、千葉県22.3%、都市再生機構17.3…

■路線概要<北総・公団線>

京成高砂―印旛日本医大間32.3km(小室―印旛日本医大間12.5kmは千葉ニュータウン鉄道が第3種鉄道事業者)
1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、勾29.0‰、R 200m、⊓16箇所3,387*m、橋232箇所10,847*m
最大8輌、105km/h

芝山鉄道 しばやまてつどう

最短営業距離の第1種鉄道

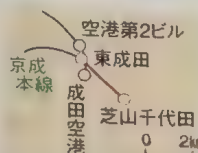
成田空港建設により、通行が分断される空港東側地域の補償のために国が建設を約束した。会社設立は1981(昭和56)年5月で、当初は小型電車の線内走行を予定していた。しかし、地元の要望から大型車両が京成成田空港(現東成田)へ直接乗り入れることとなり、1990(平成2)年に工事施行認可。その後、1996年12月に京成電鉄と相互直通運転とすることが認可となり、2002年10月27日に開業した。昼間時は京成成田―芝山千代田間を1編成が往来する(所要10分)が、ラッシュ時は京成・都営浅草線と直通運転を行なう。

主要沿革年表

1981(昭和56)年　5月 1日	芝山鉄道設立
1988(昭和63)年　6月24日	成田空港(現東成田)―整備場前(現芝山千代田)間免許
2002(平成14)年 10月27日	東成田―芝山千代田間開業

項目	単位	2009年度
輸送人員	千人	869
輸送密度	人 km日	2,380
輸送屯数	千屯	—
営業収入	百万円	141
営業費	百万円	403
営業損益	百万円	▲262
車輌数	輌	8
従業員数	人	20

▲ 芝山千代田に進入する京成3353-3354-3355-3356。芝山鉄道は3600形8輌編成を所有するが日中は京成線内の運用が多い。'07.10

■会社概要

所 山武郡芝山町香山新田148番地1
資 100百万円
株 成田国際空港68.4%、千葉県14.6%、日本航空インターナショナル3.7%、京成電鉄3.5%

■路線概要

東成田―芝山千代田間2.2km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、
⊓1箇所1,295m、橋8箇所203m、最大8輌

データ編⇒P.211

新京成電鉄 しんけいせいでんてつ

年間1億人を輸送する大動脈

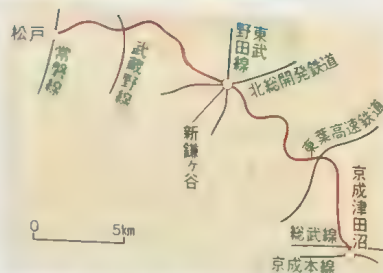
千葉県西北部の松戸—京成津田沼間26.5kmを結ぶ。松戸でJR常磐線、八柱でJR武蔵野線、新鎌ヶ谷で北総線と東武野田線、北習志野で東葉高速鉄道、京成津田沼で京成電鉄と接続し、2009年度輸送人員は1億108万人(一日平均約28万人)に達する。

まず新津田沼—薬園台間2.5kmが1947(昭和22)年12月に開業し、1955年4月21日に全線が単線で開通した。旧陸軍鉄道連隊の路線敷を利用して営業を開始したことから非常に曲線が多い。当初は単行電車が無人の野を行く有様が続いたが、1960年から沿線の大型開発が進み乗客が急増し、1975年2月に新津田沼—松戸間の複線化が完了した。古くは1067㎜軌間であったが、京成電鉄に合わせて1372㎜改軌。その後、京成が1435㎜に改軌すると、同時に1435㎜改軌を実施した。

開業当初は京成電鉄からの中古車輌が幅を利かしていたが、1971年登場の800形以降は新造車輌となっている。1978年から8000形、1986年からVVVFインバータ車8800形、1993年からオールステンレス車体・ボルスタレス台車でシングルアーム集電の8900形、2005年からN800形が登場し、ラッシュ時には8輌編成が4分半間隔で行き交う。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	115,153	102,329	101,086
輸送密度	人/km日	84,490	77,223	75,958
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	10,494	11,105	11,187
営業費	百万円	9,596	9,943	10,369
営業損益	百万円	898	1,162	818
車輌数	輌	178	202	196
従業員数	人	542	518	492

主要沿革年表

1946(昭和21)年 10月23日	新京成電鉄設立
1947(昭和22)年 12月27日	新津田沼(初代)—薬園台間開業(1067㎜・1500V)
1953(昭和28)年 10月21日	1372㎜改軌なる
1955(昭和30)年 4月21日	鎌ヶ谷初富(現初富)—松戸間開業により全通
1959(昭和34)年 8月18日	1435㎜改軌なる
1975(昭和50)年 2月 7日	新津田沼—松戸間複線化なる
2006(平成18)年 12月10日	京成千葉中央への直通再開

▲▲ 松戸を発車する8000形。1978年11月から1985年9月までに54輌が登場。新京成初の冷房車で6連7本が今日も在籍。 '12.4.30

▲ 8900形8輌編成。3編成24輌が在籍。新京成初の軽量オールステンレス車体。 '12.4.30 常盤台—五香

初富で離合する8800形。8800形は新京成初のVVVFインバータ制御車で8連12本が新造。現在は8連9本と6連4本。 '12.5.6

会社概要

所 鎌ヶ谷市くぬぎ山4丁目1番12号
資 5,935百万円
株 京成電鉄34.2%、京成保険コンサルティング4.7%、日本生命保険3.3%

路線概要

京成津田沼—松戸間26.5㎞、1435㎜複線(新津田沼—松戸間25.3㎞)・単線(京成津田沼—新津田沼間1.2㎞)、直流1500V、自動閉塞式、勾配25.0‰、R 139m、隧道無、駅12箇所228m、最大8輌、85㎞/h

データ編 ⇒ P.211

首都圏新都市鉄道 しゅとけんしんとしてつどう

第2常磐線構想から27年で開業

項目	単位	2006年度	2009年度	2011年度
輸送人員	千人	70,696	97,793	104,899
輸送密度	人/km日	73,886	98,941	
輸送屯数	千t			
営業収入	百万円	26,774	34,248	36,074
営業費	百万円	29,301	32,570	33,379
営業損益	百万円	▲2,527	1,678	2,695
車輌数	輌	180	206	
従業員数	人	566	648	650

*2011年度は有価証券報告書より作製

つくば
関東鉄道
東武野田線
守谷
流山おおたかの森
武蔵野線
常磐線
北千住
秋葉原
0 10km

秋葉原の地下ホームから発車し、南千住を過ぎると地上に出る。隅田川、荒川、中川を越え、江戸川を渡ると流山市域に。車窓風景は田園地帯に変わり、南流山の手前で地下に潜る。流山セントラルパークから先は概ね高架橋が続き、踏切のない高規格路線で最高時速130km/hで快走する。常磐自動車道を左手に見ながら長大な利根川橋梁を渡ると守谷市域に。守谷で関東鉄道と接続した先は直流1500Vから交流2万Vへのデッドセクションとなる。これは石岡市にある気象庁地磁気観測へ配慮して交流を採用したため、以南が直流であるのはトンネル断面を抑えるため。その先は左手に筑波山を眺めながら北上し、つくばに至る。

東京都心から筑波山麓を目指した鉄道としては昭和初期に免許を得た筑波高速度電気鉄道などがあったが、1978年に茨城県知事が発案した第二常磐鉄道がこの路線の原形であった。1989年制定の一体化法もあって沿線開発が進み、2005年8月に開業。全線を45分で走る快速は信頼を得、2011年度は25億円の当期利益を計上。資本金1850億円は、鉄道中心の企業としてはJR東日本に次ぐ。車輌は直流区間の秋葉原―守谷間で使用されるTX-1000系6輌編成14本と交直両用のTX-2000系同16本でスタートを切り、2008年にTX-2000系同4本、2012年にTX-2000系同3本が追加された。

◀ ホーム長は8連対応で、ホームドアは6連対応。 '12.5.5 秋葉原

主要沿革年表

1991(平成 3)年 3月15日	首都圏新都市鉄道設立
1992(平成 4)年 1月10日	秋葉原―つくば間免許
2005(平成17)年 8月24日	秋葉原―つくば間開業(1067mm・1500V・20000V)

▲ 守谷に進入するTX-2000系6輌編成。6輌編成23本が在籍する。 '09.11.21

夕陽を浴びて130km/hで快走する。 '09.11.21 守谷―柏たなか

■会社概要
所 台東区台東4丁目25番地7
資 185,016百万円
株 茨城県18.1%、東京都17.7%、千葉県7.1%、足立区7.1%、つくば市6.7%、埼玉県5.9%

■路線概要
(通称:つくばエクスプレス)秋葉原―つくば間58.3km、1067mm複線、直流1500V(秋葉原―守谷)、交流20,000V(守谷―つくば)、車内信号閉塞式、トンネル10箇所16,526m、橋梁437箇所35,707m、全て6輌、130km/h

データ編 ⇒ P.212

流鉄 りゅうてつ

全長5.7kmの通勤通学路線

常磐線馬橋駅を起点とし5.7km先の流山に至る1916(大正5)年3月14日に軌間762㎜の蒸気鉄道としてスタートを切り、1924(大正13)年に1067㎜改軌、1949(昭和24)年12月に電化を行なった。直流電力は長らく国鉄(→JR)から受電していたが、1990(平成2)年7月に西平井変電所が竣工した。

第2次世界大戦中は貨物輸送が主力であったが、貨物営業は1977年に廃止。今日では首都圏のベッドタウン化が進んだ沿線住民の通勤、通学輸送が主力。1993(平成5)年度の輸送人員は610万人、輸送密度は1万人を超えていた。しかし、2005年8月24日に首都圏高速鉄道(つくばエクスプレス)が開業すると、当線の環境は一変した。市域に南流山と流山セントラルパークが開業し、流山の利用客は半減した。2009年度の輸送人員は300万人を割り、1993年度比で半分以下となった。乗客減から2010年1月23日から終日ワンマン運行となった。

車輌は全て西武鉄道からの譲り受け車で、5000系2輌編成4本、2000系2輌編成が1本。編成ごとに愛称をもち、塗色も異なる。「流馬」「流星」「あかぎ」「若葉」「なの花」がトレインネーム。途中小金城趾で上下列車が行き違う。昼間時は15～20分ヘッドで2編成を使用。朝ラッシュ時は13分ヘッド。

主要沿革年表

1913(大正 2)年 11月 7日	流山軽便鉄道設立
1916(大正 5)年 3月14日	馬橋—流山間開業(762㎜・蒸気)
1924(大正13)年 12月25日	1067㎜改軌
1949(昭和24)年 12月26日	1500V電気運転開始
1971(昭和46)年 1月20日	総武流山電鉄に社名変更
2008(平成20)年 8月 1日	流鉄に社名変更

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	5,626	5,435	2,991
輸送密度	人/km日	10,514	10,076	5,053
輸送屯数	千屯		—	
営業収入	百万円	620	630	350
営業費	百万円	588	624	442
営業損益	百万円	32	6	▲91
車輌数	輌	17	18	12
従業員数	人	78	74	62

馬橋に停車中のクモハ2005-クモハ2006「なの花」。 '12.5.6

▲▲ 流山で休むクモハ5001+クモハ5101「流馬」。2010年1月20日より営業運転を開始した。 '12.5.6

▲ 流山に進入するクモハ5002+クモハ5102「流星」。2011年3月11日より営業運転に就いた。 '12.5.6

■会社概要

所 流山市流山1丁目264番地
資 38百万円
株 ティー・ジー・シー39.5%、東京観光24.7%、妙高観光開発14.1%、オーイ7.4%、城西産業6.7%

■路線概要

<流山線>
馬橋—流山間5.7km、1067㎜単線、直流1500V、勾配10.0‰、R 300m
無、5箇所60m、最大2輌、55km/h

データ編 ➡ P.212

東京臨海高速鉄道 とうきょうりんかいこうそくてつどう

埼京線と直結のウォーターフロントライン

項目	単位	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,037	38,862
輸送密度	人/km日	19,806	91,885
輸送トン数	千t	—	—
営業収入	百万円	1,895	16,436
営業費	百万円	3,853	14,547
営業損益	百万円	▲1,958	1,889
車両数	両	20	80
従業員数	人	146	250*

*2008年度

東京の臨海副都心と既存鉄道線を結ぶ。第一期線の新木場—東京テレポート間4.9kmは、旧国鉄時代に着工されていた京葉貨物線の施設を活用し未着手区画について建設工事を行ない、1996(平成8)年3月30日に開業した。開業と同時にステンレス車体・VVVFインバータ制御の70-000形が登場した。同車設計はJR東日本の209系に準じていて、当初は6輌編成が計画されていたが、世界都市博覧会の中止で4輌編成となった。第2期線は東京テレポート—大崎間7.3kmで、1996年3月から工事がはじまり、東京モノレールと接する天王洲アイルまでが2001年3月に先行開業、続いて天王洲アイル—大崎間が2002年12月に延伸開業して全通を見た。同時にJR埼京線との直通運転が始まり、新宿、大宮、川越方面へ乗り換えなしで往来可能となり、利便性が大幅に向上し、利用客も増加した。

起点の新木場は、地上4階のJR京葉線ホームの真下2階部分が発着線で、地下鉄有楽町線とは同一レベルでホームが並ぶ。辰巳の森海浜公園に近い東雲は地上駅で、東雲発車後に地下へと進む。東京テレポートの先で東京港の下を通ると天王洲アイル、地下3階ホームに着く。品川シーサイド、大井町と地下の深いところを進み、地上に駆け上がると新幹線等を潜って大崎に着く。

主要沿革年表

1991(平成 3)年 3月12日	東京臨海高速鉄道設立
1996(平成 8)年 3月30日	新木場—東京テレポート間開業(1067㎜・1500V)
2001(平成13)年 3月31日	東京テレポート—天王洲アイル間開業
2002(平成14)年 12月 1日	天王洲アイル—大崎間開業

▲▲　新木場に進入する70-000形10連。新木場ホームは京葉線の真下に位置する。70-000形は4連で使用を開始し2004年に10連×8本となった。　'12.5.6

▲　横須賀線と東海道新幹線を潜って大崎に進入する。　'12.5.3

ステンレスカー・70—000形10輌編成が地上区間を行く。　'12.5.6　新木場—東雲

■会社概要

所 江東区青海1丁目2番1号

資 124,279百万円

株 東京都91.3%、東日本旅客鉄道2.4%

■路線概要

新木場—大崎間12.2km、1067㎜、複線、1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 300m、1箇所5,053m、12箇所2,166m、全て10輌、100km/h

データ編 ⇒ P.213

東京モノレール とうきょうものれーる

日本初の本格的跨座式モノレール

1964(昭和39)年秋の東京オリンピック開幕前の9月17日に開業した。遊技施設的な要素が強いものを別とすると、日本初のモノレールであった。当初は中間駅無しで、まさに空港と最寄国鉄駅直結路線で、高額な運賃もあって旅客は伸び悩んだ。このため日立運輸などと合併して日立運輸東京モノレールと改称し、経営再建を図った。空港利用者の増加とともに輸送人員が増えて経営再建の目処が立つと1981年5月に再び東京モノレールとなった。しかし、1998年10月に京浜急行電鉄空港線が羽田空港に乗り入れると輸送人員は再び減少に転じ、2002年にJR東日本が筆頭株主となった。

浜松町を発車するとJR線を跨ぎ、JRの海側を並んで進んだのち左に折れて細い運河上を空中遊泳するかのように進む。オフィス街に生まれ変わった天王洲アイルからは首都高速1号線に沿って京浜運河上を進む。大井競馬場前から埋立地を渡り、車輌基地のある昭和島から地下トンネルに入り、三たび地下トンネルを進むと羽田空港第2ビルに至る。2007年3月から運転を開始した空港快速は、昭和島で先行の普通列車を追い抜き、羽田空港第2ビル—モノレール浜松町間を19分で結ぶ。

主要沿革年表

1959(昭和34)年 8月 7日	大和観光設立
1964(昭和39)年 5月28日	東京モノレールに社名変更
1964(昭和39)年 9月17日	羽田(初代)—モノレール浜松町間開業
1967(昭和42)年 11月 1日	日立運輸·西武日立運輸と合併し日立運輸東京モノレールに
1981(昭和56)年 5月 1日	分離独立により東京モノレール(2代目)となる
2004(平成16)年 12月 1日	羽田空港第2ビル—羽田空港第1ビル間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	44,574	53,905	45,719
輸送密度	人/km日	110,472	102,715	81,308
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	10,296	15,629	13,103
営業費	百万円	8,294	12,901	12,275
営業損益	百万円	2,002	2,728	828
車輌数	輌	72	114	120
従業員数	人	354	432	323

■会社概要

所 東京都港区浜松町2丁目4番12号

資 3,000百万円

株 東日本旅客鉄道79.0%、日立製作所12.0%、全日本空輸9.0%

■路線概要

モノレール浜松町—羽田空港第2ビル間17.8km、跨座式複線、直流750V、軌間800mm、車内信号式、勾配60.0‰、R 120m、トンネル3箇所4,212m、橋梁29箇所1,911m、全て6輌、80km/h

▼ 1000形6輌編成16本のうち1019〜1024の第4編成は特別塗装車で、開業時の塗色を復元している。 '12.5.5 昭和島—流通センター

▲ 先行の普通列車を昭和島で追い抜く。「空港快速」車内より撮影。「空港快速」は2007年3月18日に新設された。 '11.2.1

東海道新幹線、JR線を跨いでモノレール浜松町に進入する。古くは新橋—浜松町間の免許を有した。 '12.5.5 JR浜松町ホームより

データ編 ⇒ P.213

東京地下鉄

開業85周年を迎えた東洋初の地下鉄

日本初の地下鉄は、早川徳次らが設立した東京地下鉄道株式会社で、1927(昭和2)年12月30日に浅草—上野間が開業した。当時のキャッチフレーズは「東洋初」とあり、2012年12月には開業85周年を迎えた。路線は小刻みに延長を繰り返し、1934年6月21日に新橋に至った。もうひとつの私企業として東京高速鉄道株式会社があり、計画は難航していたが、東京横浜電鉄株式会社の五島慶太が参画してから工事が始まり、1939年1月15日に渋谷—新橋間が開業した。地下鉄工事は相当な資金を要すことから両社はトンネル断面を小さくし、パンタグラフを車輌に持たず、第三軌条から集電する方法を採用。このように、日本初の地下鉄は民間企業によって開業したが、両社とも1941年9月に帝都高速度交通営団に譲渡され、以降は営団が東京の地下鉄建設にあたった。2番目の路線、丸ノ内線は1951年に、池袋—御茶ノ水間の建設に着手し、同区間は1954年に開業した。第三軌条式は1962年全通の丸ノ内線までである。

山手線の駅にターミナルを構える郊外電車は、いずれも都心乗り入れを希望していたが、これは営団や地下鉄計画を持ち続けていた東京都の利害と関連した。運輸省は、地下鉄網の建設と運営は営団と東京都が担当し、郊外電車各線はこれと線路を接続させて地下鉄と相互乗り入れを行う方針を1957年6月に表明。日比谷線以降の営団各線は、私鉄・国鉄との相互乗り入れを前提とし、パンタグラフ集電で設計された。

3路線目の日比谷線は東武伊勢崎線・東急東横線との3社相互乗り入れで18m3扉車、4路線目の東西線は、

主要沿革年表

年月日	事項
1920(大正 9)年 8月29日	東京地下鉄道株式会社創立
1927(昭和 2)年 12月30日	東京地下鉄道　初の地下鉄浅草—上野間営業開始
1938(昭和13)年 11月18日	東京高速鉄道　虎ノ門—青山六丁目(現表参道)間開業
1939(昭和14)年 9月16日	東京地下鉄道と東京高速鉄道、浅草—渋谷間直通運転開始
1941(昭和16)年 7月 4日	帝都高速度交通営団設立
1954(昭和29)年 1月20日	丸ノ内線　池袋—御茶ノ水間開業
1959(昭和34)年 3月15日	丸ノ内線　池袋—新宿間全線開業
1961(昭和36)年 3月28日	日比谷線　南千住—仲御徒町間開業
1962(昭和37)年 3月23日	丸ノ内線　分岐線全線開業
1964(昭和39)年 8月29日	日比谷線　北千住—中目黒間全線開業
1964(昭和39)年 12月23日	東西線　高田馬場—九段下間開業
1969(昭和44)年 3月29日	東西線　中野—西船橋間全線開業
1969(昭和44)年 12月20日	千代田線　北千住—大手町間開業
1974(昭和49)年 10月30日	有楽町線　池袋—銀座一丁目間開業
1978(昭和53)年 3月31日	千代田線　綾瀬—代々木上原間全線開業
1978(昭和53)年 8月 1日	半蔵門線　渋谷—青山一丁目間開業
1979(昭和54)年 12月20日	千代田線　綾瀬—北綾瀬間開業
1988(昭和63)年 6月 8日	有楽町線　和光市—新木場間全線開業
1991(平成 3)年 11月29日	南北線　駒込—赤羽岩淵間開業
2000(平成12)年 9月26日	南北線　目黒—赤羽岩淵間全線開業
2003(平成15)年 3月19日	半蔵門線　渋谷—押上間全線開業
2004(平成16)年 4月 1日	東京地下鉄株式会社設立
2008(平成20)年 6月14日	副都心線　小竹向原—渋谷間全線開業(運行区間は和光市—渋谷間)

中目黒で顔を合わせる03系と東急東横線5050系。03系は1988～1994年に8連42本が川重・日車・近車・東急車両で新造された。'12.5.4

渋谷へ到着する銀座線1000系。2012年4月11日から営業運転を開始した。今後、銀座線渋谷駅はホームを移設する予定である。'12.1 写真提供:東京メトロ

四ツ谷を発車する丸ノ内線02系。2010年2月16日から、丸ノ内線開業時から使用されたデザインであるサインウェーブを復活させた車輌が営業運転を開始した。'10.3
写真提供:東京メトロ

■会社概要

所 台東区東上野3丁目19番6号
資 58,100百万円
株 政府53.4%、東京都46.6%

■路線概要

<銀座線>
浅草—渋谷間14.3km、1435mm、第3軌条式直流600V、連続誘導式CS-ATC、
本線部総延長14,053m、
本線部総延長152m、最大6輌、65km/h

<丸ノ内線>
池袋—荻窪間24.2km・中野坂上—方南町間3.2km、第3軌条式直流600V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長25,798m、本線部総延長222m、池袋—荻窪間最大6輌・75km/h、中野坂上—中野富士見町間最大6輌・65km/h、中野富士見町—方南町間最大3輌・65km/h

<日比谷線>
北千住—中目黒間20.3km、1067mm、直流1500V、連続誘導式CS-ATC、
本線部総延長17,342m、
本線部総延長543m、最大8輌、80km/h

データ編 ⇒ P.213

代々木上原に停車中の千代田線16000系。2010年11月4日から営業運転を開始した。 '12.4.4

<東西線>
中野—西船橋間30.8km、1067mm、直流1500V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長17,071m、本線部総延長2,879m、最大10輌、100km/h

<千代田線>
綾瀬—代々木上原間21.9km・北綾瀬—綾瀬間2.1km、1067mm、直流1500V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長19,057m、本線部総延長1,000m、綾瀬—代々木上原最大10輌・80km/h、北綾瀬—綾瀬間最大3輌・60km/h

<有楽町線>
和光市—新木場間28.3km、1067mm 直流1500V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長26,445m、本線部総延長258m、最大10輌、80km/h

<半蔵門線>
渋谷—押上間16.8km、1067mm、直流1500V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長16,846m、無、最大10輌、80km/h

<南北線>
目黒—赤羽岩淵間21.3km、1067mm、直流1500V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長21,445m、無、最大6輌、80km/h

<副都心線>
小竹向原—渋谷間11.9km、1067mm、直流1500V、連続誘導式CS-ATC、本線部総延長8,760m（池袋—渋谷間）、無、最大10輌、80km/h

項　目	単　位	1990年度	1999年度	2011年度
輸送人員	千人	2,136,971	2,042,815	2,277,596
輸送密度	人 km日	283,082	250,935	257,341
輸送屯数	千屯	—	—	—
鉄道営業収入	百万円	244,148	293,969	322,379
鉄道営業費	百万円	191,328	242,261	255,899
鉄道営業損益	百万円	52,820	51,707	66,479
車輌数	輌	2,253	2,431	2,773
従業員数	人	10,751	9,918	8,519

初の国鉄相互乗り入れで20m4扉車とした。日比谷線はラッシュ時の混雑緩和のため一部の車輌に5扉車を連結している。東西線は1996(平成8)年4月に西船橋方でも東葉高速線への相互乗り入れを開始し、3社相互乗り入れに変わっている。

1969年12月開業の千代田線はアルミカー6000系が非常口を片側に寄せた非対称前面のスタイルで登場した。電機子チョッパ制御を本格的に採用した車輌で、以降しばらくはこのデザインを踏襲した車輌が多数登場した。千代田線も、綾瀬方でJR常磐線、代々木上原方で小田急線と3社相互乗り入れを行っている。

1988年6月全線開業の有楽町線は和光市で東武東上線・西武有楽町線・西武池袋線と相互乗り入れを行う。

半蔵門線は、1978年8月の渋谷—青山一丁目間の開業時は、東急新玉川線の延伸線のような路線形態で、東急の車輌を借用して営業していた。2003年3月の押上延伸により全線開業し、東急—半蔵門線—東武の3社相互乗り入れを行う。

2000年9月に全通した南北線は、日本の地下鉄として初めてフルハイトタイプのホームドアを設け、ワンマン運転を行っている。埼玉高速鉄道線、東急目黒線と相互乗り入れを行う。

帝都高速度交通営団は国鉄（民営化後は政府）と東京都が出資する特殊法人であったが、1986年6月の臨時行政改革推進

和光市から東武東上線に乗り入れる10000系。2006年9月1日から営業運転を開始した。 '12.5.5

審議会の答申で民営化の方針が出され、2004年4月1日に東京地下鉄株式会社（東京メトロ）となった。2008年6月に副都心線小竹向原—渋谷間が全線開業し、2013年3月には渋谷で東急東横線・横浜高速みなとみらい線との相互乗り入れが始まり、既に相互乗り入れを行っている東武東上線・西武有楽町線・西武池袋線とあわせて5社での相互乗り入れとなる。2012年3月31日現在の営業距離は合計195.1km、一日平均利用客約622万人、車輌数2,773輌。乗降客数、車輌数は私鉄ナンバー1である。

埼玉高速鉄道

鉄 客

埼玉初の地下鉄

東京地下鉄南北線赤羽岩淵から先は、埼玉県、沿線自治体と東京地下鉄などが出資の埼玉高速鉄道となり、車輌は直通するが乗務員は交代する。川口元郷から埼玉県川口市に入り、終着浦和美園はさいたま市に位置する。浦和美園の駅北側に広大な車輌基地が広がり、徒歩15分のところに日本最大のサッカースタジアム「埼玉スタジアム2002」があり、駅周辺の開発が進む。開業時に登場した2000系はVVVFインバータ制御の4扉のアルミ製で、6輌編成10本を所有する。

開業後赤字続きの経営であったが、2003年度に支払利息と減価償却費を除く基礎的収支が初めて黒字となった。その後も利用客は増えているが、営業利益を計上するまでには至っていない。2008年6月22日に東急目黒線列車が日吉に延伸されると相互直通運転区間も日吉まで延長されている。

主要沿革年表

1992(平成 4)年 3月25日	埼玉高速鉄道設立
1992(平成 4)年 12月17日	赤羽岩淵—浦和美園間免許
2001(平成13)年 3月28日	赤羽岩淵—浦和美園間開業(1067mm・1500V)

埼玉美園を発車する日吉行。 '12.4.29

■会社概要

所 さいたま市緑区大字大門字宮下3888番地
資 96,007百万円
株 埼玉県45.0%、東京地下鉄19.4%、川口市18.7%、さいたま市7.1%

■路線概要

<埼玉高速鉄道線>

赤羽岩淵—浦和美園間14.6km、1067mm複線、直流1500V、車内信号閉塞式、35.0‰、R 248m

1箇所14,080m、無、最大6輌、80km/h

項目	単位	2009年度	2010年度	2011年度
輸送人員	千人	30,564	31,051	30,983
輸送密度	人/km日	40,038	40,770	40,546
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	8,057	8,134	8,054
営業費	百万円	9,941	9,970	9,925
営業損益	百万円	▲1,883	▲1,835	▲1,870
車輌数	輌	60	60	60
従業員数	人	242	239	235

東葉高速鉄道 とうようこうそくてつどう

東西線に乗り入れ1日13万人が利用

西船橋を起点として、北習志野で新京成電鉄と接続し、16.2km先の東葉勝田台に至る。東京地下鉄東西線の延長線のような線形で、列車は東京地下鉄東西線を貫いてJR中央線中野まで乗り入れる。

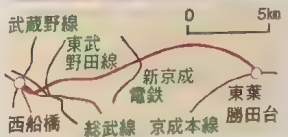
船橋市と八千代市にまたがる地区は住宅都市整備公団(現都市再生機構)による開発が進み、その地域の足となるべく、千葉県・船橋市・八千代市が中心となって東葉高速鉄道が設立された。工事は1984(昭和59)年7月に着手され、10年以上の工期を要して1996(平成8)年4月に全線の開業を見た。所有車輌は自社発注新造の2000系10輌編成11本。ステンレス車体に赤とダイダイの帯を巻くが、赤はサンライズ、ダイダイはサンセットを表すという。先頭車輌運転台上の社章は、鳥がはばたく様子でスピード感を表し全体を同社のイニシャル「T」でまとめている。

主要沿革年表

1981(昭和56)年 9月 1日	東葉高速鉄道設立
1982(昭和57)年 3月19日	西船橋—東葉勝田台間免許
1996(平成 8)年 4月27日	西船橋—東葉勝田台間開業(1067mm・1500V)

西船橋を発車した東京メトロ05系東葉勝田台行。西船橋に進入する2000系中野行。 '12

武蔵野線
東武野田線
新京成電鉄
東葉勝田台
西船橋
総武線
京成本線
0 5km

項目	単位	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	37,489	47,648
輸送密度	人/km日	61,627	76,976
輸送屯数	千屯	—	—
営業収入	百万円	12,262	15,079
営業費	百万円	10,905	10,357
営業損益	百万円	1,357	4,722
車輌数	輌	100	110
従業員数	人	293	276

■会社概要

所 八千代市緑が丘1丁目1120番地3
資 49,440百万円
株 千葉県31.1%、船橋市24.8%、八千代市22.7%、東京地下鉄13.1%、

■路線概要

西船橋—東葉勝田台間16.2km、1067mm複線、直流1500V、自動閉塞式、38.0‰、R 501m
4箇所5,889m、2箇所243m、最大10輌、100km/h

データ編 ⇒ P.216・217

舞浜リゾートライン まいはまりぞーとらいん

鉄 客

舞浜の6両編成モノレールは鉄道

「東京ディズニーランド」に次ぐテーマパークとして「東京ディズニーシー」が開園するにあたり、東京ディズニーリゾート内での移動をスムーズにするためモノレール建設が決定した。オリエンタルランドの全額出資で舞浜リゾートラインを設立。東京ディズニーシーのグランドオープンを控えた2001年7月27日に開業した。1周約5kmの環状線で、反時計回りの一方向運転を行なう。ATO(自動列車運転装置)による自動運転で、「ガイドキャスト」と呼ばれる車掌が乗務して扉扱いを行なう。2009年3月14日にはICカードシステムPASMOを導入している。

1周の所要は約13分で、旅客数に対応して運転間隔を調整する。「リゾートライナー」と呼ばれる車輌は6輌編成5本を所有。ブルー、イエロー、パープル、グリーン、ピーチと編成ごとに塗色が異なる。最大で4編成が投入され、その際は3分毎の運転となる。

運賃は全線均一で、大人(中学生以上)250円・こども(小学生)130円。1日フリーきっぷ(大人650円・こども330円)、2日フリーきっぷ(大人800円・こども400円)、3日フリーキップ(大人1,100円・こども550円)、4日フリーきっぷ(大人1,400円・こども700円)や回数券、定期乗車券も用意されている。

主要沿革年表

1997(平成 9)年 4月 9日	舞浜リゾートライン設立
1997(平成 9)年 6月27日	第一種鉄道事業免許
2001(平成13)年 7月27日	開業
2009(平成21)年 3月14日	PASMOを導入

項目	単位	2002年度	2007年度	2009年度
輸送人員	千人	19,374	15,370	16,700
輸送密度	人 km日	26,699	20,808	22,928
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	3,643	4,333	4,795
営業費	百万円	4,438	3,423	3,348
営業損益	百万円	▲795	910	1,447
車輌数	輌	30	30	30
従業員数	人	166	140	145

▲▲ ミッキーマウス型の側窓が特徴の6輌編成。
東京ディズニーシー・ステーション—リゾートゲートウェイ・ステーション
写真提供:舞浜リゾートライン
©Disney

▲ 車輌は6輌編成5本が在籍し、ブルー、イエロー、パープル、グリーン、ピーチと編成ごとに塗装が異なる。
写真提供:舞浜リゾートライン
©Disney

1周約5kmの環状線で、反時計回りの一方向運転を行なう。 写真提供:舞浜リゾートライン©Disney

会社概要

所 浦安市舞浜2番地18
資 5,500百万円
株 オリエンタルランド100%

路線概要

リゾートゲートウェイ・ステーション—リゾートゲートウェイ・ステーション間5.0km、跨座式単線軌間400mm、直流1500V、40.0‰、無、220箇所5,008m、最大6輌、50km/h

データ編 ⇒ P.217

東京都交通局 とうきょうとこうつうきょく

鉄 軌 客 1500 600 1435 1372 1067

3つのゲージからなる地下鉄線

東京都営地下鉄は、浅草線、三田線、新宿線、大江戸線の4線からなり、営業距離は109.0km(第2種事業の三田線目黒—白金高輪間2.3km含む)、一日利用客243.7万人(2009年度)は大手私鉄3位の東武鉄道に近い。全線が架空式電車線路方式であるが、軌間は相互直通路線に合わせて、1435mm・1372mm・1067mmの3種類。

東京都(市)の地下鉄計画は大正時代からあったが、実現したのは戦後で、営団地下鉄(現東京メトロ)だけでは地下鉄網充実は時間がかかるためとされた。最初の開業は浅草線で、当初から京成・京浜急行との乗入を考慮して軌間1435mmとなった。1960年12月に浅草橋—押上間が開業し、同時に日本初の地下鉄・私鉄の相互直通運転を開始。1968年11月の西馬込—泉岳寺間の開業で全通し、1998(平成10)年11月18日の京急羽田空港開業と同時に誕生した羽田空港—成田空港間エアポート快特は、浅草線内を特急運転。2010年7月17日に京成成田空港線が開業すると「アクセス特急」が加わった。

1968年12月に巣鴨—志村(現高島平)間で開業した三田線は、当初東急池上線と東武東上線との直通を計画したことから1067mm軌間とした。しかし、両社がこの計画をとりやめたことから、長らく都営唯一の単独路線として営業を続けた。2000年9月に三田—目黒間を延伸して東急目黒線と相互直通運転を開始すると、大きな飛躍を遂げている。

京王線と相互直通運転を行なう新宿線は1372mm軌間。1989年3月に江戸川を越えて千葉県の本八幡まで全通し1997年12月から急行運転を開始した。

大江戸線は新宿副都心を起点として東京を一巡する。小断面構造としリニアモーター駆動、全アルミ製軽量車体を導入、都営初のワンマン運転を実施。1991年12月に光が丘—練馬間が開業し、2000年12月に環状部全線が開業した。

新宿線10-300形8連(左)と10-300R形8連。10-300系は2004~2006年 108輌が新造された。 '12.7.14 笹塚

北総線に乗り入れた浅草線5300系。アルミ車体のVVVFインバータ制御車。 '12.5.6 東松戸

主要沿革年表

1960(昭和35)年 12月 4日	浅草線浅草橋—押上間開業、京成線と直通運転開始
1968(昭和43)年 12月27日	三田線巣鴨—志村(現高島平)間開業
1980(昭和55)年 3月16日	新宿線新宿—岩本間開業、京王線と直通運転開始
1998(平成10)年 11月18日	羽田空港—浅草線—成田空港間直通特急運転開始
2000(平成12)年 9月26日	三田線三田—目黒間開業、東急目黒線と直通運転開始
2000(平成12)年 12月12日	大江戸線国立競技場—大門—都庁前間開業

三田線を行く6300系。3M3Tの6輌編成でステンレス車体、VVVFインバータ制御。 '12.5.5 高島平—西台

■事業所概要

所 新宿区西新宿2丁目8番1号

■路線概要(全線複線)

と は平成19年度末数値を記載

<浅草線>

西馬込—押上間18.3km、1435mm

直流1500V、自動閉塞式、35.0‰

R 160m、1箇所18,747m、

最大8輌、70km/h

<三田線>

白金高輪—西高島平間24.2km、1067mm

直流1500V、車内信号式、35‰

R160m、1箇所19,312m、

5,008m、最大6輌、75km/h、

事業者として目黒—白金高輪間2.3km

<新宿線>

新宿—本八幡間23.5km、1372mm

直流1500V、車内信号式、35‰

R 170m、2箇所21,21 m、

所2,226m、最大10輌、75km/h

<大江戸線>

都庁前—光が丘間40.7km、1435mm

直流1500V、車内信号式、50.0‰

R100m、1箇所41,218m、

最大8輌、70km/h

データ編 ⇒ P.217

輸送の推移(地下鉄)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	539,787	566,554	850,373
輸送密度	人/km日	151,033	141,011	150,109
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	65,107	85,258	132,223
営業費	百万円	59,617	88,097	111,592
営業損益	百万円	5,490	▲2,839	▲20,631
車輌数	輌	540	800	1,094
従業員数	人	3,327*	3,809*	3,423*

＊軌道等を含む

輸送の推移(都電)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	24,198	21,172	18,610
輸送密度	人/km日	14,129	12,475	11,565
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,752	2,734	2,445
営業費	百万円	3,856	3,101	2,548
営業損益	百万円	▲1,105	▲367	▲102
車輌数	輌	45	43	38
従業員数	人	*	*	*

＊単独数値公表なし

唯一の都電となって40年

都電荒川線は王子電気軌道によって開業した。1911(明治44)年8月の王電大塚—飛鳥山上間が最初で、1913(大正2)年4月に三ノ輪、1930(昭和5)年3月に早稲田に達して、ほぼ現在の路線が完成した。東京市は1911(明治44)年8月に東京鉄道を買収して以来、路面電車事業を営んでいて、王子電気軌道が市電に統合されたのは1942年2月であった。東京都制になった都電は、1955年当時212.2kmを営業し、一日175万人を輸送した。その後、地下鉄の開業等により路線が縮小されていったのは大都市共通の現象であったが、美濃部都政時代に荒川線だけは存続が決まった。1978年4月1日からワンマン運転を開始し、1984年3月から冷房車輌導入を開始。1990年からVVVFインバータ制御の8500

主要沿革年表

1911(明治44)年	8月20日	王子電気軌道王電大塚(現大塚駅前)—飛鳥山上(現飛鳥山)間開業
1930(昭和 5)年	3月30日	面影橋—早稲田間開業により三ノ輪橋—早稲田間全通
1942(昭和17)年	2月 1日	東京市電となる
1943(昭和18)年	7月 1日	都制施行、東京都交通局となる
1972(昭和47)年	11月12日	現荒川線部分を除き都電撤去
1984(昭和59)年	3月 1日	冷房車輌導入開始

牛込神楽坂に停車中の12-000形。リニアモーター方式のオールMの8輌編成。 '08.11.12

荒川車庫前を発車する7000形三ノ輪橋行。 '11.2.2

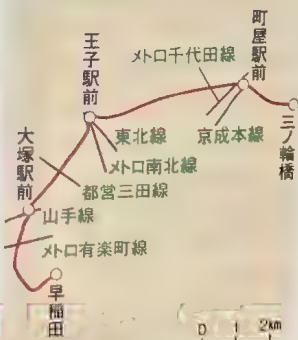
併用軌道を行き交う8800形。併用軌道は熊野前—小台間や王子駅前—飛鳥山間などに残る。 '12.5.5 宮ノ前—熊野前

路線概要

<荒川線>

三ノ輪橋—早稲田間12.2km、1372mm、直流600V、自動閉塞式、

66.9‰、R 18m、無、

3箇所50m、最大1輌、40km/h

形5輌、2007・2008年度に昭和初期の東京市電をイメージした9000形2輌、2009・2010年に8800形10輌を導入した。

都営の「新交通」日暮里・舎人ライナー

尾久橋通りの鉄軌道路線は当初、地下鉄7号線(都営南北線)の一部として計画されたが、1985年7月の運輸政策審議会答申で、中量輸送機関としての整備が位置づけられた。支柱などのインフラ部分は東京都建設局が、軌道や駅舎は東京都地下鉄建設(株)が建設し、当初の免許は東京都地下鉄建設が取得していた。2008年3月の開業に当たっては、交通ネットワークの観点から東京都交通局が運営を行うこととなり、同日付で東京都が免許を譲り受けた。

日暮里を発車するとビル群の間を抜け、熊野前で都電荒川線を乗り越す。隅田川、荒川を続けて渡り、首都高中央環状線を跨ぐと50‰で下る。そこからほぼ一直線で北上すると終点の見沼代親水公園に至る。全線の所要は20分。

主要沿革年表

1995(平成 7)年 12月28日	東京都地下鉄建設が免許
2008(平成20)年 3月30日	東京都(交通局)が東京地下鉄建設より免許を譲り受け開業

項目	単位	2009年度
輸送人員	千人	19,975
輸送密度	人 km日	30,474
輸送屯数	千屯	—
営業収入	百万円	3,757
営業費	百万円	5,038
営業損益	百万円	▲1,281
車輌数	輌	70
従業員数	人	*

*単独数値公表なし

■路線概要
<日暮里・舎人ライナー>
日暮里—見沼代親水公園間9.7km、側方案内軌条式複線、三相交流600V、50.0‰、R 30m、無、全て5輌編成、60km/h

荒川線9000形9001。昭和初期の東京市電をイメージしたレトロ車輌として2007年5月27日に運行を開始した。 '12.5.5 町屋駅前

ビルの間を抜けて日暮里に進入する日暮里・舎人ライナー。 '12.5.5

日本最初の常設モノレール

上野動物園東園—上野動物園西園間0.3kmの懸垂式モノレールは、1957年12月17日に常設としては日本初のモノレールとして開業した。路面電車に代替する本格的な都市交通機関の実験線として建設。ドイツで運転されていたランゲン式を参考に車輪にゴムタイヤを導入する改良を施した。園内を横切る公道上を跨いでいることから地方鉄道法を準拠法とする鉄道として開業し、今日でも鉄道事業法の適用を受ける。

現在使用の40形2両編成は4代目で、車体はアルミニウム合金製、IGBT素子利用のVVVFインバータ制御で、今風の仕様を取り入れている。所要1分30秒で、7分ヘッドの運行。運行時間帯は動物園の営業時間に合わせていて、休園日は運休する。

主要沿革年表

1957(昭和32)年 6月22日	上野動物園東園—上野動物園西園間免許
1957(昭和32)年 12月17日	開業

■路線概要
<上野懸垂線>
上野動物園東園—上野動物園西園間0.3km、懸垂式単線、直流600V、スタフ閉塞式、無、1箇所331m、全て2輌編成、20km/h

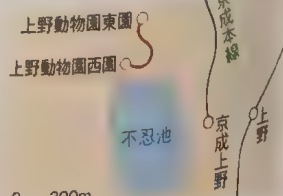
40形2輌編成がゆっくりと走行する。 '12.7.14 上野動物園西園—上野動物園東園

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,254	798	855
輸送密度	人 km日	4,225	3,515	2,856
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	99	94	102
営業費	百万円	88	72	76
営業損益	百万円	10	22	26
車輌数	輌	2	2	2
従業員数	人	*	*	*

*単独数値公表なし

データ編 ⇒ P.219・220

ゆりかもめ

臨海副都心の新交通「走る展望台」

東京都が臨海部の13号埋立地(台場)を副都心として整備する「東京都長期計画」を策定したのは1982(昭和57)年12月で、都心部と副都心とつなぐ新交通システムが構想された。新交通の経営を行なう東京臨海新交通の設立は1988年4月で、建設は1996(平成8)年開催予定の世界都市博覧会に合わせて進められた。世界都市博は1995年4月に青島幸男都知事が誕生したことで中止に至ったが、新交通は、その年の11月に新橋(仮)—有明間が開業した。愛称は「ゆりかもめ」と定められ、1998年4月には社名も愛称と同一に変更された。

急場しのぎで仮駅であった新橋は2001年3月に本駅舎となり、2006年3月に有明—豊洲間が延伸開業して現在の線形が完成した。道路の上の軌道法区間と、主に港湾法による港湾道路の上の鉄道事業法区間が混在する。

新橋を発車すると超高層ビル街を貫き、倉庫が立ち並ぶ埠頭地区を抜けると、ループ線を登りつめて高さ126m、上下2層の威容を誇るレインボーブリッジの下層階に。東京湾を乗り越した後は、臨海副都心の外淵近くを進んで台場、有明に向かい、豊洲埠頭を縦断して豊洲に至る。

項目	単位	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	35,347	38,862
輸送密度	[illegible]	62,807	43,081
輸送トン数	千トン		
営業収入	百万円	8,887	9,237
営業費	百万円	6,745	7,128
営業損益	百万円	2,141	2,109
車両数	両	126	156
従業員数	人	157	198

主要沿革年表

1988(昭和63)年 4月25日	東京臨海新交通設立
1988(昭和63)年 11月28日	新橋—有明間鉄道事業免許と軌道敷設特許を取得
1995(平成 7)年 11月 1日	新橋(仮)—有明間開業
1998(平成10)年 4月 1日	ゆりかもめに社名変更
2001(平成13)年 3月22日	新橋の本駅舎が開業
2006(平成18)年 3月27日	有明—豊洲間開業

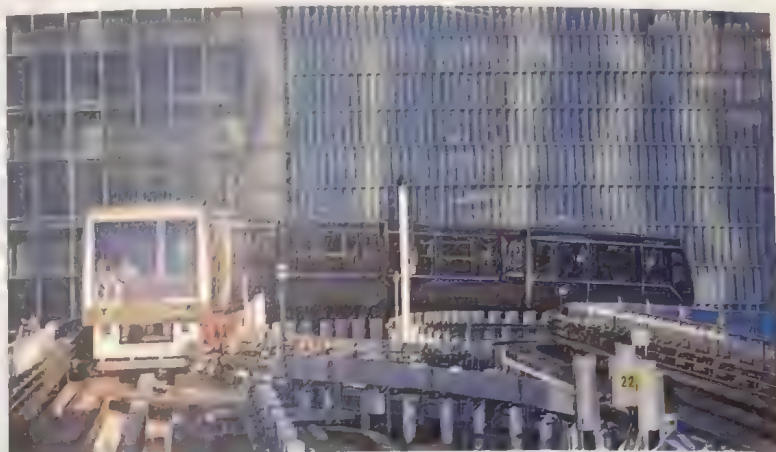
▼ 新橋を発車すると超高層ビル郡の間を抜けて進む。 '12.5.5 汐留—品川

▼▼ 有明西運河を越えて埋立地に入る品川行7000系6輌編成。 '12.5.5 国際展示場正面—青海

フジテレビ本社や商業施設が立地する台場に進入する。 '12.5.5 船の科学館—台場

■会社概要

所 東京都江東区有明3丁目13番1号

資 13,756百万円

株 東京臨海ホールディングス99.9%

■路線概要

<東京臨海新交通臨海線>

新橋—豊洲間(新橋—日の出間2.2km、お台場海浜公園—テレコムセンター間2.3km、国際展示場正門—豊洲間3.4kmは軌道)、側方案内軌条式複線、特殊閉塞式、三相交流600V、50.0‰、R 45m、無、鉄道6,843m、軌道8,061m、全て6輌、60km/h

データ編 ⇒ P.220

TOBU 東武鉄道 とうぶてつどう

浅草を起点に特急が日光・赤城へ

全長463.3kmの路線長は、近畿日本鉄道に次いで私鉄第2位。浅草を起点とする伊勢崎線と、そこから分岐する亀戸・大師・佐野・小泉・桐生・日光・宇都宮・鬼怒川の各線314.7km、野田線62.7km、池袋を起点とする東上本線・越生線85.9kmの３つのグループに大別できる。

1897(明治30)年11月1日の会社設立は関東大手私鉄では最も古く、1899年に北千住—久喜間が蒸気鉄道で開業した。1902年に吾妻橋(現とうきょうスカイツリー)—北千住間を開業させたのち、1904年に曳舟—亀戸間を開通させて総武鉄道に乗り入れて両国橋(現両国)をターミナルとした時期もあった。その後1910年に吾妻橋を浅草と改称したのち、隅田川を越えて浅草雷門(現浅草)をターミナルとしたのは1931(昭和6)年5月のことであった。その間1912年2月の浅草—鐘ヶ淵間を皮切りに複線化が進み、1924年10月の浅草—西新井間から電車運転が始まった。東武日光までの全通は1929年10月、1931年には宇都宮線が全通した。伊勢崎・日光線に電車特急が走ったのは1949年2月からで、1960年10月に1720型デラックスロマンスカーが登場、1990(平成2)年6月1日からは、100系“スペーシア”が就役し、1992年には関東私鉄初の120km/h運転を開始した。浅草—赤城間の〈りょうもう〉は1969年9月から1800系電車で始まり、200系にグレードアップののち1999年3月から特急となった。会津高原方面へは、1986年の野岩鉄道開業と同時に快速急行〈おじか〉が乗入を開始し、1991年7月からは急行〈南会津〉が会津田島に乗り入れたが、旅客減から2005年3月1日廃止された。営団(現東京メトロ)日比谷線乗入は1962年5月から始まり、北千住—北越谷間18.9kmの複々線は私鉄最長を誇る。日光への観光客輸送が自動車に押されると、長年のライバルが手を結び、2006年3月18日から日光線とJR東北本線と相互直通運転する特急「日光」「きぬがわ」「スペーシアきぬがわ」が新設された。東京スカイツリーをはじめとした東京スカイツリータウンは2012年5月22日に開業し、多くの人で賑わう。

葛生で顔を合わせる8000系2両編成と特急〈りょうもう〉用200系。 12.4.1

特急「きりふり」350系4両編成。「りょうもう」用1800系の改造車。 12.4.30 藤岡—静和

東京の外環状線的に大宮—春日部—柏を結ぶ野田線のルーツは、1911(明治44)年5月開業の千葉県営鉄道野田線。もともとは蒸気鉄道で、北総鉄道、総武鉄道を経て1944年に東武鉄道となった。全線の電化は東武となってからの1947年

隅田川を渡る100系“スペーシア”。東京スカイツリーをはじめとした東京スカイツリータウンは2012年5月22日に開業。浅草・押上—東武動物公園前間の愛称は2012年3月17日より東武スカイツリーラインとなった。 '12.5.5 浅草—とうきょうスカイツリー

会社概要

所 墨田区押上2丁目18番12号
資 102,135百万円
株 富国生命保険3.7%

路線概要

<伊勢崎線>
浅草—伊勢崎間114.5km、1067mm複線(とうきょうスカイツリー—曳舟間1.3km・北千住—北越谷間18.9km複々線、館林—伊勢崎間39.9単線)、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R100m、1箇所496m、782箇所27,660m、最大10輌、110km/h

<日光線>
東武動物公園—東武日光間94.5km、1067mm複線、直流1500V、自動閉塞式、26.5‰、R140m、1箇所40m、362箇所4,831m、最大10輌、120km/h

<亀戸線>
曳舟—亀戸間3.4km、1067mm複線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R177m、無、7箇所154m、最大2輌、65km/h

データ編 ⇒ P.220

3月1日で、1972年11月から6輌運転が始まった。

池袋を起点とする東上(とうじょう)本線は、1914年開業の東上鉄道を1920年に合併した。東上の「上」は上州を意味し、上越線渋川を目指していた。蒸気鉄道としてスタートを切り、寄居までの全通は1925年7月。電化は1929年10月から始まり、その年の12月に完成。越生鉄道の買収は1943年7月で1950年7月に電化がなった。1987年8月からは和光市—志木間複々線化と、営団有楽町線直通がなった。相互直通運転区間は2008年から渋谷に延伸されている。

東武は大手私鉄で最後まで貨物営業を行なっていた。最盛期の1961年度は742万tを記録し、運輸収入の15%を占めていた。600輌を超える貨車を所有していたのも今は昔で、2003年8月2日限りで貨物列車は運転を終了した。

大師線8000系2輌編成ワンマン列車が西新井に到着する。 '12.5.5

主要沿革年表

1897(明治30)年	11月 1日	東武鉄道設立
1899(明治32)年	8月27日	北千住—久喜間開業(1067㎜・蒸気)
1911(明治44)年	5月 9日	千葉県営軽便鉄道野田線柏—野田町(現野田市)間開業(1067㎜・蒸気)
1914(大正 3)年	5月 1日	東上鉄道開業(1067㎜・蒸気)
1920(大正 9)年	7月27日	東武鉄道が東上鉄道を合併
1924(大正13)年	10月 1日	浅草(現業平橋)—西新井間電車運転開始
1929(昭和 4)年	10月 1日	日光線全通、東上線池袋—川越市間電化
1931(昭和 6)年	5月25日	浅草雷門(現浅草)をターミナルとする
1944(昭和19)年	3月 1日	総武鉄道(←北総鉄道←千葉県鉄道野田線)を合併
1949(昭和24)年	2月 1日	特急「華厳」「鬼怒」運転開始
1962(昭和37)年	5月31日	営団(現東京メトロ)日比谷線直通運転開始
1966(昭和41)年	7月 1日	蒸気機関車の運転を全廃
1974(昭和49)年	7月 2日	北千住—竹ノ塚間複々線化
1976(昭和51)年	11月 1日	東上線で10輌運転開始
1987(昭和62)年	8月25日	東上線和光市—志木間複々線上、営団有楽町線直通運転開始
1992(平成 4)年	9月21日	関東私鉄初の120km/h運転開始
2003(平成15)年	8月 2日	この日限りで貨物列車運転廃止

<宇都宮線>
新栃木—東武宇都宮間24.3km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、⊤12.5‰、R220m、冂無、⛩58箇所881m、最大4輌、90km/h

<鬼怒川線>
下今市—新藤原間16.2km
1067㎜単線(鬼怒立岩信号場—鬼怒川温泉間0.8km複線)、直流1500V、自動閉塞式、⊤31.2‰、R 100m、冂無、⛩36箇所580m、最大6輌、75km/h

<佐野線>
館林—葛生間22.1km、1067㎜単線、1500V、自動閉塞式、⊤13.3‰、R 200m、冂無、⛩30箇所762m、最大6輌、75km/h

<小泉線>
館林—西小泉間12.0km、太田—東小泉間6.4km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、⊤23.1‰、R 280m、冂無、⛩30箇所239m、最大2輌、80km/h

<大師線>
西新井—大師前間1.0km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、⊤25.0‰、R 180m、冂無、⛩5箇所18m、最大2輌、60km/h

<桐生線>
太田—赤城間20.3km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、⊤25.0‰、R 215m、冂無、⛩91箇所1,255m、最大6輌、90km/h

<野田線>
大宮—船橋間62.7km、1067㎜複線(春日部—運河間18.0km・逆井—六実間2.9km単線)、直流1500V、自動閉塞式、⊤25.0‰、R 170m、冂無、⛩264箇所6,053m、最大6輌、100km/h

<東上本線>
池袋—寄居間75.0km、1067㎜複線(和光市—志木間5.3km複々線、嵐山信号場—寄居間14.9km単線)、直流1500V、自動閉塞式、⊤17.0‰、R250m、冂無、⛩281箇所3,388m、最大10輌、100km/h

<越生線>
坂戸—越生間10.9km、1067㎜単線(武州長瀬—東毛呂間1.0km複線)、直流1500V、自動閉塞式、⊤20.0‰、R205m、冂無、⛩13箇所106m、最大4輌、90km/h

和光市を発車する50000系10輌編成。2008年6月14日から相互直通運転区間は東京メトロ副都心線渋谷まで延伸されている。 '12.5.5

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	914,888	878,329	866,313
輸送密度	人/km日	81,925	77,054	105,447
輸送屯数	千屯	983	—	—
営業収入	百万円	123,958	157,325	156,415
営業費	百万円	105,692	127,737	140,021
営業損益	百万円	18,266	29,588	16,394
車輌数	輌	1,853	1,943	1,998
従業員数	人	7,348	7,251	4,495

東京スカイツリーより曳舟駅を望む。伊勢崎線は2003年3月19日から営団(現東京メトロ)半蔵門線・東急田園都市線との相互直通運転を開始した。 '12.5.17

西武鉄道 せいぶてつどう

池袋線・新宿線の2大幹線に特急が走る

池袋を起点とする池袋線系、西武新宿を起点とする新宿線系の両幹線を中心に、東京都西部から埼玉県西南部に176.6kmの路線を張りめぐらす。路線長は関東大手では、東武、東京メトロに次いで長い。会社設立日1912(明治45)年5月7日は、現在の池袋線の前身・武蔵野鉄道のものであるが、歴史的には現在の新宿線の前身・川越鉄道の方が古い。

江戸時代から物資の集散地として栄えていた川越と甲武鉄道(新宿—八王子間、現JR中央本線)を結ぶべく設立された川越鉄道は、1894(明治27)年12月に国分寺—久米川仮(現東村山付近)間が蒸気鉄道で開業し、翌年3月に国分寺—川越(現本川越)間が全通した。建設工事、そして開業後の営業も甲武鉄道に委託され、全列車が甲武鉄道の飯田町に乗り入れていた。自主運転となったのは甲武鉄道が国有化される前年の1906年9月であった。

武蔵野鉄道は、東京と飯能を結ぶ鉄道として計画され、1915(大正4)年4月15日に池袋—飯能間を一気に開業した。やはり当初は単線の蒸気鉄道で、1922〜25年に1200V電気運転を開始し、1928年8月の池袋—練馬間複線化以来、複線区間の延伸や、前後して豊島線・狭山線の開業を行なった。

川越鉄道は1920年6月に武蔵水電に合併され、武蔵水電は、1922年6月1日に帝国電灯に吸収され、鉄軌道部門は同日付で武蔵鉄道に譲渡され、8月15日に西武鉄道(初代)へ社名変更がなされた。西武鉄道は都心乗入を切望し、東村山—田無—高田馬場間を1927(昭和2)年4月に開業し、この時東村山—川越間の電化も行ない、高田馬場—川越間直通運転が始まった。戦時中の陸上交通事業調整法に基づく交通統合の動きのなかで、堤康次郎が経営の実権を握る武蔵野鉄道が、西武鉄道と食糧増産を合併、1945年9月22日に西武農業鉄道となり、その1年2ヶ月後に社名から農業の2字が消えて西武鉄道となった。

戦後の西武鉄道は、多くの戦災復旧国電を使用して輸送力の回復に注力した。1952年3月に高田馬場—西武新宿間を延伸し、これに合わせて従来の武蔵野線、村山線・川越線を池袋線、新宿線と改め、支線の線名も整理された。1955年以降の高度経済成長期に入ると、西武沿線でも急速に宅地化が広まり、1963年11月には池袋線の急行で私鉄初の10輌運転を開始した。カルダン駆動車の導入は1963年12月の701系からと出遅れた。

戦後西武のエポックは1969年10月開業の秩父新線であ

10000系ニューレッドアローのうち10105編成は2011年11月27日の運行より初代レッドアロー5000系の車体塗装が復元されている。 '12.5.5 練馬

■会社概要

所 所沢市くすのき台1丁目11番地の1
資 21,665百万円
株 西武ホールディングス100%

■路線概要

隧道と橋梁は平成19年度末数値を記載

<池袋線>
池袋—吾野間57.8km、1067mm複線(池袋—飯能間43.7km、うち練馬—練馬高野台間3.5km複々線)・単線(飯能—吾野間14.1km、うち北飯能信号場—武蔵丘信号場間1.5km複線)、直流1500V、自動閉塞式、勾配25.0‰、R200m、隧道2[illegible]箇所12,779m、橋梁436箇所21,120m、最大10輌、105km/h

<西武秩父線>
吾野—西武秩父間19.0km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配32.0‰、R254m、隧道17箇所8,174m、橋梁119箇所2,149m、最大8輌、105km/h

<西武有楽町線>
練馬—小竹向原間2.6km、1067mm複線、直流1500V、車内信号式、勾配35.0‰、R250m、隧道2箇所4,372m、橋梁15箇所1,444m、最大10輌、90km/h

データ編 ⇒ P.225

った。正丸峠を貫く全長4.8kmの正丸トンネルは当時の私鉄最長で、5000系による有料特急が運転を開始し、重量貨物牽引用に国鉄EF60形に準じたE851形が新製投入された。

通勤用冷房車の導入は1972年7月以降で、1977年登場の2000系からは4扉車となり、以降は車輌の体質改善が急ピッチで進んだ。1998(平成10)年3月からは池袋線と西武有楽町線の直通運転が始まり、2001年12月15日には池袋線中村橋—練馬高野台間が複々線化された。

2004年10月に有価証券報告書虚偽記載問題が発覚し、12月に上場廃止。06年3月27日のグループ再編で西武ホールディングスの子会社となった。

主要沿革年表

1894(明治27)年 12月21日	川越鉄道国分寺—久米川仮(現東村山付近)間開業(1067mm・蒸気)
1895(明治28)年 3月21日	川越鉄道久米川仮—川越(現本川越)間開業
1906(明治39)年 9月30日	川越鉄道は甲武鉄道の運転管理を解除、自営運転開始
1912(明治45)年 5月 7日	武蔵野鉄道設立
1915(大正 4)年 4月15日	池袋—飯能間開業(1067mm・蒸気)
1922(大正11)~1925(大正14)年	武蔵野鉄道電化
1927(昭和 2)年 4月16日	西武鉄道(初代)高田馬場—東村山間開業、東村山—川越間電化
1945(昭和20)年 9月22日	武蔵野鉄道が西武鉄道(初代)食糧増産を合併し西武農業鉄道発足
1946(昭和21)年 11月15日	西武鉄道に社名変更
1952(昭和27)年 3月25日	西武新宿—高田馬場間開業
1963(昭和38)年 11月 1日	池袋—所沢間で私鉄初の10輌運転開始
1969(昭和44)年 10月14日	西武秩父線開業
1975(昭和50)年 6月 2日	新宿線本川越急行10輌運転開始
1994(平成 6)年 12月 7日	西武有楽町線練馬—新桜台間開業により全通
1996(平成 8)年 4月 1日	貨物営業廃止
1998(平成10)年 3月26日	池袋線と営団(現東京メトロ)有楽町線の直通運転開始
2001(平成13)年 12月15日	池袋線中村橋—練馬高野台間複々線化
2003(平成15)年 3月12日	池袋線練馬—中村橋間複々線化

■路線概要

<豊島線>
練馬—豊島園間1.0km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、32.0‰、R 200m、無、9箇所381m、最大8輌、60km/h

<狭山線>
西所沢—西武球場前間4.2km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、34.0‰、R 160m、無、12箇所336m、最大10輌、95km/h

<新宿線>
西武新宿—本川越間47.5km、1067mm複線(脇田信号場—本川越間0.9km単線)、直流1500V、自動閉塞式、30.3‰、R 158m、無、200箇所2,268m、最大10輌、105km/h

<西武園線>
東村山—西武園間2.4km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、16.7‰、R 300m、無、2箇所12m、最大8輌、90km/h

<国分寺線>
東村山—国分寺間7.8km、1067mm単線(恋ヶ窪—羽根沢信号場間1.2km複線)、直流1500m、自動閉塞式、15.0‰、R 300m、無、29箇所173m、最大6輌、100km/h

<拝島線>
小平—拝島間14.3km、1067mm複線(玉川上水—武蔵砂川間2.4km・西武立川—拝島間2.7km単線)、直流1500V、自動閉塞式、28.0‰、R 160m、無、48箇所1,740m、最大10輌、105km/h

拝島線と多摩湖線が平面クロスする萩山に進入する新2000系。'07.10.5 小川—萩山

案内軌条式の山口線。1952年鉄道改組の762ミリ軌間の遊戯施設を前身とする鉄道を置き換え、1985年に開業。'07.10.5 西武球場前—遊園地西

新宿線中井に進入する20000系8輌編成。20000系は2000～2005年に10連8本と8連8本が新造された。'12.5.5 下落合—中井

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	656,565	615,749	625,860
輸送密度	人 km日	146,871	136,987	135,785
輸送屯数	千屯	585	—	—
営業収入	百万円	73,634	98,386	101,937
営業費	百万円	62,585	77,942	82,608
営業損益	百万円	11,049	20,444	19,329
車輌数	輌	1,082	1,253	1,294
従業員数	人	3,918	3,744	3,359

■路線概要

<多摩湖線>
国分寺—西武遊園地間9.2km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、22.5‰、R 160m、無、29箇所244m、最大8輌、100km/h

<多摩川線>
武蔵境—是政間8.0km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、11.1‰、R 300m、無、26箇所340m、最大4輌、95km/h

<山口線>
西武遊園地—西武球場前間2.8km、案内軌条式単線、直流750V、地上信号式、5箇所355m、7箇所390m、全て4輌、50km/h

※安比奈線(南大塚—安比奈間3.2km:貨物事業)は休止中

KEIO 京王電鉄 けいおうでんてつ

1372㎜と1067㎜の2つの軌間をもつ

新宿—京王八王子間の京王線と、そこから分岐する相模原線、競馬場線、動物園線、高尾線は軌間1372㎜。一方、渋谷—吉祥寺間の井の頭線は軌間1067㎜で、両者は全く異なる生いたちを持つ。

1372㎜(4フィート6インチ)軌間は、東京市電が用いていたことから、市電乗入を考慮していた軌道の多くが採用した。京王線の前身は京王電気軌道で、1913(大正2)年4月に笹塚—調布間が開業。当初は新宿へはバス中継を行ない、新宿追分をターミナルとしたのは1915年5月であった。翌年の10月に府中に達したが、府中—東八王子(現京王八王子付近)間は玉南電気鉄道という別会社によって開業した。これは、地方鉄道法による政府補助金をあてにしてのことで、地方鉄道法では1372㎜軌間は規定されていなかったことから1067㎜軌間とした。開業翌年には京王電軌は玉南電鉄を合併し、直通運転を行う必要から1927(昭和2)年6月に旧玉南線の改軌を行なっている。

井の頭線は小田急系の帝都電鉄によって1933年8月に渋谷—井の頭公園間が開業し、翌1934年4月に吉祥寺までが全通した。小田急と同じ1067㎜軌間で、当初より地方鉄道であった。1940年5月には同一資本系列であった小田原急行鉄道に吸収され、1942年5月1日に小田急電鉄が京浜電気鉄道とともに東京横浜電鉄と合併して東京急行電鉄が発足すると、帝都線は井の頭線に改称された。

京王電気軌道が東急に統合されたのは1944年5月のことで、東急時代の1945年10月に京王線は軌道から地方鉄道に変更された。

戦後、「大東急」は、京王帝都・小田急・京浜急行・東京急行に4分割され、この時旧小田急井の頭線は京王に移った。これは、旧京王の路線だけでは規模が小さく、採算性が十分でないためとされている。京王帝都発足当時の京王線は全長14m車の2輌編成で、新宿付近には甲州街道の併用軌道が残り、西参道付近には急なSカーブがあった。

京王線用として初のオールステンレス車体7000系による準特急京王八王子行. '12.7.14 笹塚

調布を同時に発車する急行橋本行と準特急京王八王子行。中央の9000系新宿行は上り発着線の空き待ちで停止中。調布駅は2012年8月19日に地下化された。 '12.7.14

小田急多摩線と並んで京王多摩センターに進入する。9000系は2000年度から新造され、この増備により6000系は2011年3月11日に引退した。 '12.5.4 京王永山—京王多摩センター

■会社概要

所 多摩市関戸1丁目9番地1
資 59,023百万円
株 日本生命保険6.3%、太陽生命保険4.6%、第一生命保険3.2%、

■路線概要

トンネルと橋梁は平成19年度末数値を記載

<京王線>
新宿—京王八王子間37.9km、1372㎜複線(新宿—笹塚間3.6km複々線)、直流1500V、自動閉塞式、勾配35.0‰、R 110m、トンネル3箇所12,650m、橋梁331箇所14,001m、最大10輌、110km/h

<相模原線>
調布—橋本間22.6km、1372㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、勾配30.0‰、R 170m、トンネル5箇所4,758m、橋梁481箇所20,547m、最大10輌、110km/h

<高尾線>
北野—高尾山口間8.6km、1372㎜複線(高尾—高尾山口間1.7km単線)、直流1500V、自動閉塞式、勾配33.0‰、R 200m、トンネル2箇所449m、橋梁82箇所3,614m、最大10輌、105km/h

データ編 ⇒ P.227

戦後、京王線は大躍進を遂げる。1963年4月に新宿―初台間が地下新線に、同年8月に1500V昇圧がなり、全長18mの広幅車5000系が登場した。これにより路面電車的な体質は完全に払拭された。1967年10月高尾線開業、1968年5月に関東私鉄初の通勤冷房車投入、1971年4月に最高速度を95km/hから105km/hに引き上げ、1972年5月に20m車6000系登場し、1974年10月に相模原線は京王多摩センターに達した。1978年10月に京王新線を開通させて新宿―笹塚間複々線化を実施し、1980年3月からは都営地下鉄新宿線との相互直通運転が始まった。10輌運転は1981年9月から始まり、1990年3月に相模原線は橋本までが全通した。

一方、井の頭線は1962年12月にステンレスカー3000系が登場し、1971年4月から5輌編成となった。沿線の人口増加余地は乏しいものの、1996年1月からは20m4扉の1000系が投入されている。

京王帝都電鉄発足50周年を迎えた1998年7月、社名から帝都の2文字が消えた。帝都の響きが前時代的なことによるものと思われる。新発足当時、関東大手で最低であった輸送人員は、京成、京急、西武を越えた。

京王八王子で発車を待つ8000系。京王初のVVVFインバータ制御車。 '09.6.6

富士見ヶ丘検車区で休む井の頭線1000系。5輌編成29本は7色のパステルカラーを使い分ける。 '12.7.14

主要沿革年表

1913(大正 2)年 4月15日	京王電気軌道笹塚―調布間開業(1372㎜・600V)
1925(大正14)年 3月24日	玉南電気鉄道府中―東八王子(現京王八王子付近)間開業(1067㎜・600V)
1926(大正15)年 12月 1日	京王電気軌道が玉南電気鉄道を合併
1933(昭和 8)年 8月 1日	帝都電鉄渋谷―井の頭公園間開業(1067㎜・600V)
1940(昭和15)年 5月 1日	小田原急行鉄道が帝都電鉄を合併
1942(昭和17)年 5月 1日	東京横浜電鉄が小田急電鉄を合併し東京急行電鉄となる
1944(昭和19)年 5月31日	東京急行電鉄が京王電気軌道を合併
1945(昭和20)年 10月 1日	京王線軌道から地方鉄道に変更
1948(昭和23)年 6月 1日	京王帝都電鉄発足
1963(昭和38)年 8月 4日	京王線1500V昇圧
1963(昭和38)年 10月 1日	新宿―京王八王子間特急運転開始
1967(昭和42)年 10月 1日	高尾線開業
1974(昭和49)年 10月18日	相模原線京王多摩センター開業
1978(昭和53)年 10月31日	京王新線開通、新宿―笹塚間複々線化
1980(昭和55)年 3月16日	京王線・都営新宿線相互直通運転始まる
1981(昭和56)年 9月 1日	京王線10輌編成運転開始
1990(平成 2)年 3月30日	相模原線橋本まで全通
1998(平成10)年 7月 1日	京王電鉄に社名変更

下北沢に進入する急行渋谷行。1000系への置き換え完了により、3000系は2011年12月5日に引退した。 '12.7.14 新代田―下北沢

項 目	単 位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	564,877	582,093	633,175
輸送密度	人 km日	212,935	222,661	241,682
輸送屯数	千屯	―	―	―
営業収入	百万円	59,314	75,457	82,332
営 業 費	百万円	50,511	59,389	73,313
営業損益	百万円	8,803	16,067	9,019
車 輌 数	輌	701	853	887
従業員数	人	2,569	2,436	2,206

路線概要

<競馬場線>
東府中―府中競馬正門前間0.9km、1372㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、6.0‰、R 200m、無、無、最大10輌、70km/h

<動物園線>
高幡不動―多摩動物公園間2.0km、1372㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R 167m、無、6箇所55m、最大10輌、70km/h

<井の頭線>
渋谷―吉祥寺間12.km7、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R 200m、2箇所1,302m、55箇所1,171m、最大5輌、90km/h

多摩都市モノレール

多摩地区を縦断する4両編成モノレール

項目	単位	1999年度	2004年度	2009年度
輸送人員	千人	11,059	38,058	44,749
輸送密度	人/km日	18,282	35,776	41,125
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,281	6,538	7,688
営業費	百万円	6,272	6,341	6,814
営業損益	百万円	▲3,990	196	874
車輌数	輌	60	60	64
従業員数	人	219	183	162

1960年代から多摩丘陵西部を大規模開発して発展した多摩ニュータウンでは、都心からの東西方向に伸びる鉄道路線は整備されたが、南北をつなぐ路線がなかった。そこで、多摩地区の衛星都市を南北につなぐ路線を建設する多摩モノレールが1986(昭和61)年4月に設立された。道路を含めた交通網整備の一環として建設が進められ、1期の立川北—上北台間が1998(平成10)年11月、2期の多摩センター—立川北間は2000年1月に開業した。建設工事の遅れにより総工費は当初予定の倍近くに膨れ上がり経営を圧迫した。営業収益は2006年度に黒字化したが、債務超過に陥ったことから2008年度に東京都などから支援を受け、累積債務などは解消、2008年度以降は黒字経営を続けている。

多摩センターを発車すると小田急・京王線を乗り越し、山を削った造成地を進む。起伏が激しく、多摩丘陵隧道の先が最高地点で、多摩動物公園からは京王線と並走する。高幡不動から先は平坦地の高架軌道となり、多摩川を渡ると立川市内に。JR立川駅を挟んで立川南と立川北が位置し、立川北の方が乗降客数は多い。立川南と立川北は運賃計算上は同一駅だが、立川南⇔立川北間の乗車には初乗り運賃が適用される。立川北発車後に在日米軍基地跡を過ぎ、玉川上水で西武線と接続し、上北台に至る。

主要沿革年表

1986(昭和61)年 4月 8日	多摩都市モノレール設立
1987(昭和62)年 12月26日	多摩センター—上北台間特許
1998(平成10)年 11月27日	立川北—上北台間開業
2000(平成12)年 1月10日	多摩センター—立川北間開業

▼ 高幡不動に停車中の1415-131… 1215-1115。1000系は1期開業時に6本、2期開業時に9本が営業を開始した。1115Fは多摩動物公園PR車。高幡不動は京王線乗換駅で中間駅では立川北に次いで乗降客数が多い。 '12.5.4

[illegible]の多摩センター行。 '09.6.7 松が谷—大塚・帝京大学

京王相模原線・小田急多摩線を跨いで多摩センターに到着する。 '12.5.4

■会社概要

所 立川市泉町1078番92号

資 100百万円

株 東京都79.9%、西武鉄道4.…
京王電鉄2.6%

■路線概要

多摩センター—上北台間16.0km、跨座式複線、車内信号式、…268m、…536箇所16,139m、…4輛、65km/h

データ編 ⇒ P.229

東急電鉄 東京急行電鉄

とうきょうきゅうこうでんてつ

首都圏西南部を行き交うステンレスカー

渋谷と横浜を結ぶ東横線を本線格とし東京地下鉄南北線・都営三田線との乗入が始まった目黒線、東急多摩川線、池上線、大井町線、都心部と新興住宅地を結ぶ新しい本線・田園都市線、こどもの国線の7線92.5kmが鉄道線。このうちこどもの国線3.4kmは横浜高速鉄道が施設を保有し、東急は第2種鉄道事業者。鉄道線は全て軌間1067mm、直流1500V動力で、ステンレスカーが行き交う。

三軒茶屋―下高井戸間の世田谷線5.0kmはオール専用軌道ではあるが軌道線で、軌間1372mm、直流600V動力と、鉄道線とは規格が異なる。

路線長は97.5kmと大手私鉄16社中11位ながら、輸送人員は東京メトロに次いで第2位。会社の連結売上高など、グループ力としては私鉄ナンバー1の地位にある。

東京急行電鉄の会社設立は1922(大正11)年9月2日で、目黒蒲田電鉄を前身としている。目黒蒲田電鉄は、渋沢栄一が中心となって1918年に設立した住宅開発目的会社・田園都市の子会社として誕生した。そこで専務取締役として経営にあたったのが鉄道監督局総務課長であった五島慶太で、1923年に目黒―蒲田間が開業した。東京と横浜を結ぶ都市間鉄道を計画していた武蔵電気鉄道は、1924年10月に田園都市の系列下に入り東京横浜電鉄(初代)と改称した。この時点で本社は目黒蒲田電鉄本社内に移り、両者は事実上一体化した。東京横浜電鉄は1926年2月に丸子多摩川(現多摩川)―神奈川間を開業し、1932(昭和7)年3月に渋谷―桜木町間が全通した。目黒蒲田電鉄は1929年12月に大井町線大井町―二子玉川園間を全通させたのち1934年10月に川崎財閥系であった池上電気鉄道を合併。東京横浜電鉄も1938年4月に玉川電気鉄道を合併した。目蒲・東横両社の合併は1939年10月で、目蒲電鉄が東京横浜電鉄を合併したのち、東京横浜電鉄に社名を変更した。

蒲田に進入する東急多摩川線と池上線の7700系。'12.4.29

池上線を行く7000系(2代)。7000系は'07年から運転を開始している。'12.4.29 千鳥町―池上

東横電鉄が、京浜電気鉄道と小田急電鉄を合併して東京急行電鉄と改称したのは1942年5月1日で、1944年5月には京王電軌を合併して「大東急」が成立した。戦後、「大東急」は独占禁止法の適用は受けなかったが、旧京浜・小田急・京王の被合併会社系の職員が分離独立を公然と要求し、1948年6月に、京王帝都・小田急・京浜急行が分離独立。これにより、東京急行電鉄は旧東京横浜電鉄時代の規模に戻った。

戦後の東急各線は、戦前からの半鋼製車や戦災国電復旧車が幅を利かせていた。そのような中、1954年に登場した

複々線区間を行き交う東京メトロ05系・東急3000系(2代)・東急5050系。'12.4.29 武蔵小杉―新丸子

データ編 ⇒ P.229

会社概要

所 渋谷区南平台5番6号
資 121,724百万円
株 第一生命保険6.1%、日本生命保険5.5%、日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口)3.4%、中央三井信託銀行3.0%

路線概要

と は平成19年度末数値を記載

<東横線>
渋谷―横浜間24.2km、1067mm複線(田園調布―日吉間5.4km複々線)、直流1500V、車内信号閉塞式、35.0‰、R 160m、6箇所2,341m、190箇所14,451m、最大10輌、110km/h

<目黒線>
目黒―武蔵小杉間9.1km、1067mm複線、直流1500V、車内信号閉塞式、35.0‰、R 200m、5箇所3,850m、25箇所2,309m、最大6輌、110km/h
※目黒線表記は目黒―日吉間11.9kmであるが、戸籍上の区間を記している。

<東急多摩川線>
多摩川―蒲田間5.6km、1067mm複線、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 295m、無、6箇所179m、最大3輌、80km/h

高性能車5000系は、張殻構造の軽量車体が斬新であった　1962年製の7000系からはオールステンレスカーとなり、今日まで踏襲されている。1964年8月に中目黒を接続駅として営団(現東京メトロ)日比谷線との相互乗入が始まり、1966年4月には多摩田園都市の足として田園都市線溝の口—長津田間か開業した　田園都市線列車は、大井町線大井町発着で運行されていたか、玉川線を1969年に廃止後に建設した新玉川線が1977年4月に開通すると、田園都市線—新玉川線直通運転が始まった。一方、目蒲線も2000年夏に大変貌を遂げた。8月6日に目黒線・東急多摩川線の2系統に分かれ、両線とも同日よりワンマン運行を開始、9月26日から目黒を接続駅として営団南北線・都営三田線と相互乗入が始まった。横浜方では2004年2月1日に横浜高速みなとみらい線が開業し、横浜—桜木町間はその2日前限りで廃止。2008年6月22日に目黒線列車の日吉延伸運転を開始。そして2013年3月には東横線と、東京メトロ副都心線を介した東武東上線、西武有楽町・池袋線との相互直通運転、優等列車10輌運転が始まる。

■輸送の推移(鉄道線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	937,894	917,133	1,046,353
輸送密度	人/km日	262,333	255,950	267,843
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	78,991	122,506	145,278
営業費	百万円	64,385	93,093	124,026
営業損益	百万円	14,606	29,413	21,252
車輌数	輌	1,022	1,047	1,167
従業員数	人	3,672*	3,229*	2,836*

*世田谷線を含む

■輸送の推移(世田谷線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	20,169	17,936	20,320
輸送密度	人/km日	25,452	23,523	26,716
輸送屯数	千屯	—	—	
営業収入	百万円	1,550	1,671	2,251
営業費	百万円	1,230	1,584	2,251
営業損益	百万円	320	87	0
車輌数	輌	18	18	18
従業員数	人	*	*	*

*世田谷線単独の数値公表なし

こどもの国で発車を待つ横浜高速鉄道Y000系。 '12.5.3

主要沿革年表

1907(明治40)年　3月　6日	玉川電気鉄道道玄坂上—三軒茶屋間開業(1067㎜・600V)
1922(大正11)年 10月　6日	池上電気鉄道蒲田—池上間開業
1923(大正12)年　3月11日	目黒蒲田電鉄目黒—丸子(現沼部)間開業
1925(大正14)年　1月18日	玉川電気鉄道三軒茶屋—世田谷間開業(1372㎜・600V)
1934(昭和 9)年 10月　1日	目黒蒲田電鉄は池上電気鉄道を合併
1938(昭和13)年　4月　1日	東京横浜電鉄は玉川電気鉄道を合併
1939(昭和14)年 10月　1日	目黒蒲田電鉄は東京横浜電鉄を合併、10月16日に東京横浜電鉄に改称
1942(昭和17)年　5月　1日	東京横浜電鉄は京浜・小田急を合併、東京急行電鉄に社名変更
1958(昭和33)年　1月15日	鉄道全線電圧を1500Vに昇圧完了
1962(昭和37)年　1月27日	オールステンレスカー7000形就役
1964(昭和39)年　8月29日	営団、東武と3社相互乗入により日吉—北千住間直通運転開始
1966(昭和41)年　4月　1日	田園都市線溝の口—長津田間開業
1969(昭和44)年　5月10日	玉川線および砧線廃止
1977(昭和52)年　4月　7日	新玉川線渋谷—二子玉川間開業
1984(昭和59)年　4月　9日	田園都市線中央林間延長
2000(平成12)年　8月　6日	東横線多摩川—武蔵小杉間複々線化
2000(平成12)年　9月26日	東急多摩川線が営団南北・都営三田線と相互乗入開始
2004(平成16)年　1月31日	横浜—桜木町間廃止

下高井戸で発車を待つ300系301-B+301-A。この編成は2005年11月からかつての玉電色に変更されている。 '12.5.4

武蔵溝の口の引上線で顔を合わせる9000系と東武東上線50050系。2003年3月19日から東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転が始まっている。 '12.4.29　梶が谷—武蔵溝の口

<池上線>
五反田—蒲田間10.9km、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R160m、5箇所787m、31箇所807m、最大3輌、80km/h

<田園都市線>
渋谷—中央林間間31.5km、1067㎜複線(二子玉川—溝の口間2.0km複々線)、直流1500V、車内信号閉塞式、35.0‰、R 180m、21箇所13,311m、123箇所6,890m、最大10輌、110km/h

<大井町線>
大井町—二子玉川間10.4km、1067㎜複線、1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 170m、1箇所605m、98箇所2,931m、最大6輌、95km/h※大井町線表記は大井町—溝の口間12.4kmであるが、戸籍上の区間を記している。

<こどもの国線>
第2種開業線(第3種事業者は横浜高速鉄道)長津田—こどもの国間3.4km、1067㎜単線、1500V、車内信号閉塞式、18.0‰、R 165m、無、8箇所89m、最大2輌、65km/h

<世田谷線>
三軒茶屋—下高井戸間5.0km、1372㎜複線、直流600V、30.3‰、R 70m、無、6箇所11m、最大2輌、40km/h

横浜高速鉄道 よこはまこうそくてつどう

東急東横線と相互直通運転

三菱重工横浜造船所や国鉄高島貨物ヤード跡地などを開発した横浜の臨海新都心「みなとみらい21」地区の足として、1985年7月の運輸政策審議会答申でみなとみらい21線が掲げられた。当初は国鉄横浜線との相互直通運転を想定し、東神奈川から横浜を経由せずにみなとみらい21地区を貫いて元町に至る計画であった。しかし、国鉄の民営分割化の渦中の中で計画実現は困難となり、東急東横線との相互直通運転が浮上。東横線の反町以南を地下化して横浜の地下新駅でみなとみらい21線と直結し、同時に横浜—桜木町間を廃止することが、1987年6月に発表された。

新線の建設工事は10年にわたり、開業は2004年2月1日であった。東急東横線と相互直通運転を行い、2013年3月16日に東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転が始まると東武東上線森林公園、西武池袋線飯能発着列車が乗り入れるようになる。

主要沿革年表

1989(平成 元)年 3月29日	横浜高速鉄道設立
1990(平成 2)年 4月19日	みなとみらい21線横浜—元町・中華街間免許
1997(平成 9)年 8月 1日	社会福祉法人こどもの国協会から東急こどもの国線施設譲り受け
2004(平成16)年 2月 1日	みなとみらい21線開業

会社概要

所 横浜市中区元町1丁目11番地
資 50,719百万円
株 横浜市63.5%、神奈川県8.9%、東急電鉄4.4%、三菱地所3.7%

路線概要

<みなとみらい21線>
横浜—元町・中華街間4.1km、1067㎜複線、直流1500V、車内信号式、18.0‰、R 170m、1箇所4,260m、無、最大8輌、70km/h

項　目	単　位	2004年度	2009年度
輸送人員	千人	44,259	60,534
輸送密度	人/km日		111,546
輸送屯数	千屯	—	
営業収入	百万円	7,459	9,798
営業費	百万円	6,740	8,990
営業損益	百万円	719	808
車輌数	輌	48	48
従業員数	人	13	43

▼ 新高島に停車中の東急5050系。みなとみらい21線の一日平均利用客は16万人を超え、営業利益を計上しているが、建設費約3000億円の金利・償却が重く、赤字経営が続く。 '07.10.5

▼▼ 横浜線元住吉—武蔵小杉間のY500系。Y500系はみなとみらい21線開業と同時に営業運転を開始し、車体カラーは「ヨコハマの海」を表す青、「躍動感のある都市」をイメージした黄色が車端に描かれる。

京浜急行電鉄 けいひんきゅうこうでんてつ

12輌編成の快特が時速120kmで走る

泉岳寺から横浜、横須賀を経て浦賀に至る本線と、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5路線87.0kmから成り、一日約120万人を輸送している。

京急の前身は1899(明治32)年1月開業の大師電気鉄道で、日本で初めて1435㎜軌間を採用した営業鉄道であった。その年の4月に社名を京浜電気鉄道と改め、1905年に京浜間が結ばれた。この間、軌間は東京市内軌道への乗入を考慮して1372㎜に変更された。同じ安田系の湘南電気鉄道は軌間1435㎜・1500Vの地方鉄道として敷設され、1930(昭和5)年4月に黄金町—浦賀間等を開業。京浜、湘南の双方は1931年12月に日ノ出町延伸を果た

1000形(2代)を先頭とした12輌編成快特三崎口行と1500形6輌編成普通品川行が行き違う。 '12.7.14 新馬場—青物横丁

データ編 ⇒ P.232

し、京浜は1933年4月に軌間を1435㎜に変更して直通運転が可能となった(直通列車には600Vと1500Vの複電圧車を使用)。1941年11月に京浜は湘南を合併し、東京急行時代に旧京浜線の軌道から地方鉄道への変更(1943年)と大師線を除く1500V昇圧(1947年)が成って規格が統一された。

戦後の京急は、輸送力の増強を繰り返した。1968(昭和43)年に品川—泉岳寺間に新線を建設し、都営浅草線に乗り入れて宿願の都心直通を果たした。1974年12月からは私鉄最長の12輌編成運転を金沢文庫—横浜間で開始し、1995(平成7)年4月には品川—横浜間快特の最高速度を時速120kmにアップしている。1998年11月18日に空港線羽田空港延伸がなり、羽田空港—成田空港間直通列車「エアポート快特」の運転を開始。空港輸送が新たな使命として加わり、利用客は増加を続けている。2012年10月21日に平和島—六郷土手・京急蒲田—大鳥居間の連続立体交差化が成り、羽田空港輸送の競争力がさらにアップしている。

本線北品川—横浜間で快特は120km/hの高速運転を行ない、105km/hの照査速度設定をYG点滅を用いて行なっている。一方、品川—北品川間でJRを乗り越す地点は急カーブが連続し、併用軌道から始まった歴史を伝えている。

主要沿革年表

1899(明治32)年 1月21日	大師電気鉄道六郷橋—大師(現川崎大師)間開業(1435㎜·600V)
1930(昭和 5)年 4月 1日	湘南電気鉄道黄金町—浦賀間ほか開業(1435㎜·1500V)
1948(昭和23)年 6月 1日	京浜急行電鉄分離開業
1951(昭和26)年 3月16日	全線1500V昇圧なる
1968(昭和43)年 6月21日	泉岳寺—品川間開業、都営浅草線直通運転開始
1974(昭和49)年 12月 2日	私鉄最長の12輌編成運転開始
1998(平成10)年 11月18日	空港線天空橋—羽田空港間開業

会社概要

所 港区高輪2丁目20番20号

資 43,738百万円

株 日本生命保険5.1%、みずほコーポレート銀行3.4%、横浜銀行3.4%

項目	単位	1990年度	1999年度	2006年度
輸送人員	千人	437,687	408,261	439,12[illegible]
輸送密度	人/km日	205,406	189,170	195,9[illegible]
輸送屯数	千屯	–	–	–
営業収入	百万円	55,009	70,552	77,4[illegible]
営業費	百万円	48,470	56,794	68,5[illegible]
営業損益	百万円	6,539	13,758	[illegible]
車輌数	輌	716	766	[illegible]
従業員数	人	2,647	2,495	[illegible]

▼ 金沢文庫—金沢八景間は複々線で逗子線金沢八景—神武寺間の上り線は、総合車両製作所(旧東急車輌製造)からJR逗子までの回送線を併設して3線区間。 '12.5.3

▼▼ 2100系は1998～2000年に8連10本が新造された。2157編成はKEIKYU BLUE SKY TRAIN。 '12.5.3 堀ノ内

北品川をゆっくりと通過する2100形快特三崎口行。品川—北品川間の急曲線は軌道で始まった歴史を今に伝える。 '12.7.14

路線概要

∩と橋は平成19年度末数値を記載

<本線>

泉岳寺—浦賀間56.7km、1435㎜複線(子安—神奈川新町間0.7km3線、金沢文庫—金沢八景間1.4km複々線)、直流1500V、自動閉塞式、∩25箇所7,288m、橋322箇所29,431m、最大12輌、120km/h

<空港線>

京急蒲田—羽田空港国内線ターミナル間6.5km、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、∩3箇所5,657m、橋無、最大8輌、110km/h

<大師線>

京急川崎—小島新田間4.5km、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、∩無、橋4箇所98m、最大4輌、60km/h

<逗子線>

金沢八景—新逗子間5.9km、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、∩2箇所419m、橋18箇所254m、最大8輌、100km/h

<久里浜線>

堀ノ内—三崎口間13.4km、1435㎜複線(京急久里浜—京急長沢間4.0km・三浦海岸—三崎口間2.2km単線)、直流1500V、自動閉塞式、∩6箇所1,168m、橋74箇所4,136m、最大8輌、110km/h

相模鉄道 さがみてつどう

10輌編成が行き交う大手私鉄

横浜—二俣川—海老名間の本線と二俣川—湘南台間のいずみ野線からなる。相模国分—厚木間の厚木線は貨物専業で、1998年9月30日の貨物休止後は、車輌回送・搬入のみとなっている。

相模鉄道は、JR相模線茅ヶ崎—橋本間を1931(昭和6)年4月に全通させた。横浜—海老名間は神中鉄道によって開業。まず1926(大正15)年5月に二俣川—厚木間が開業し、厚木—横浜間全通は1933年12月、相模国分—海老名間開業は1941年11月であった。この時は全線非電化単線で電化が始まったのは1942年6月からであった。

神中鉄道は戦時中の1943年4月に相模鉄道に合併された。相模線は1944年6月に国に買収されたことから、相模鉄道の路線は旧神中線のみとなった。その年の9月に全線の電化がなり、1945年6月からは経営を東京急行電鉄(大東急)に委託した。東急の経営委託が解かれたのは1947年5月で、複線化が始まったのは1957年1月の横浜—西横浜間から、本線全線の複線化は1974年3月であった。以降は沿線人口の増加により大躍進を遂げ、1990年5月には大手私鉄の仲間入りをしている。

相鉄・JR直通線は2010年3月に着工となった。

項目	単位	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
営業収入	百万円	23,278	35,203	33,207
営業費	百万円	20,743	27,002	25,805
営業損益	百万円	2,535	8,200	7,402
車輌数	輌	420	442	408
従業員数	人	1,133	1,074	1,060

いずみ野線に入る8000系10輌編成。いずみ野線は1999年3月に湘南台延伸がなり、免許は平塚までを持っている。 '12.5.4 二俣川—南万騎が原

上星川を通過する快速湘南台行10000系。'12.5.4

主要沿革年表

1926(大正15)年 5月12日	神中鉄道二俣川—厚木間開業(1067㎜)
1943(昭和18)年 4月 1日	相模鉄道神中線となる
1944(昭和19)年 9月20日	横浜—海老名間全線電化
1981(昭和56)年 4月 6日	10輌編成運転開始
1999(平成11)年 3月10日	いずみ野線いずみ中央—湘南台間開業
2009(平成21)年 9月16日	相鉄ホールディングス(株)に商号変更、鉄道事業を相模鉄道(株)に承継

平沼橋を通過して横浜に進入する9000系10輌編成。西谷—羽沢—新横浜—日吉間12.7㎞の相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線のうち、相鉄・JR直通線は2010年3月に着工した。 '12.5.4

データ編 ⇒ P.234

■会社概要

所 横浜市西区北幸2丁目9番14号

資 100百万円

株 相鉄ホールディングス100.0%

■路線概要

<本線>

横浜—海老名間24.6㎞、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、30.4‰、R 250m、3箇所1,245m、113箇所863m、最大10輌、100㎞/h

<いずみ野線>

二俣川—湘南台間11.3㎞、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 300m、8箇所3,800m、82箇所4,555m、最大10輌、100㎞/h

<厚木線>

相模国分—厚木間2.2㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、19.2‰、R 200m、無、8箇所60m、最大10輌、75㎞/h

横浜市交通局

鉄 客 750 1500 1435

港町を行くブルーラインとグリーンライン

1号線関内—上大岡—戸塚—湘南台間と3号線関内—横浜—新横浜—あざみ野間、4号線日吉—中山間13.0kmからなり、1・3号線は全長40.4kmを直通する。横浜市は人口369万人を擁して全国2位であるが、公営地下鉄の開通は5番目であった。最初の開業は1972(昭和47)年12月の伊勢佐木長者町—上大岡間で、横浜市電廃止の9ヵ月後であった。線路規格は、将来の相互乗入も含めて検討されたが、建設費を抑えるという方針から第三条軌条方式直流750V・1435mm軌間となった。1976年9月の横浜—伊勢佐木長者町間と上大岡—上永谷間など延伸を重ね、1993(平成5)年3月に港北ニュータウンの足として東急田園都市線接続駅あざみ野延伸、そして1999年8月には藤沢市域の湘南台延長を果たした。ブルーラインと呼ばれる1・3号線の車輛は全て6輛編成で、1次車3000A形が8本、2次車3000N形が7本、3次車3000R形が14本、4次車3000S形が8本。3次車は1000形、4次車は2000形の置き替え用で、車形の統一が成った。

4号線日吉—中山間は2008年3月30日の開業でグリーンラインの愛称を持ち、10000形4輛編成15本が新造された。昼間時は7.5～9分毎の運行である。

主要沿革年表

1972(昭和47)年 12月16日	伊勢佐木長者町—上大岡間開業
1976(昭和51)年 9月 4日	横浜—上永谷間運転開始
1985(昭和60)年 3月14日	新横浜—舞岡間運転開始
1987(昭和62)年 5月24日	舞岡—戸塚間開業
1993(平成 5)年 3月18日	新横浜—あざみ野間開業
1999(平成11)年 8月29日	戸塚—湘南台間開業
2008(平成20)年 3月20日	グリーンライン日吉—中山間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	91,302	137,082	206,108
輸送密度	人/日	71,720	84,121	82,118
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	14,010	25,841	36,914
営業費	百万円	16,097	27,732	30,780
営業損益	百万円	▲2,087	▲1,891	▲6,133
車輛数	輛	138	228	282
従業員数	人	1,135	1,262	838

▼ 仲町台を発車して新羽に向かう3000形4次車(3000S形)。 '12.7.14

▲ 隧道から抜け出す3000形3次車(3000R形)。1000形の置き換え用として2004～05年に登場。 '12.7.14 仲町台—新羽

グリーンラインのセンター北—センター南間を走る10000形。この区間は左手のブルーラインと併走する。 '12.7.14

■会社概要

所 横浜市西区花咲町6-145
花咲ビル(交通局)

■路線概要

<1号線>ブルーライン
関内—湘南台間19.7km、1435mm
複線、第三軌条式直流750V、
車内信号式、35.0‰、R125m、
7箇所17,563m、6箇所1338m、
全て6輛、80km/h

<3号線>ブルーライン
関内—あざみ野間20.7km、1435mm
複線、第三軌条式直流750V、
車内信号式、35.0‰、R 200m、
6箇所15,398m、14箇所4,735m、
全て6輛、80km/h

<4号線>グリーンライン
日吉—中山間13.0km、1435mm複線
直流1500V、車内信号式、58.0‰、
R 249m、4箇所10,732m、
9箇所2,161m、全て4輛、80km/h

データ編 ⇒ P.235

横浜新都市交通 よこはましんとしこうつう

標準型新交通システム第1号

横浜、みなとみらい21地区の都市化には造船所や町工場の移転先の確保が必要で、また、宅地供給事業としても計画されたのが金沢沖の埋め立て地であった。造成開発に伴う輸送需要に対応するために計画されたのが中量輸送機関の新交通システムで、当時の建設省と運輸省が統一規格を示した「標準型新交通システム」の第1号として1989(平成元)年7月5日に開業した。当初は運転士が乗務したが、1994年4月4日からATOによる自動運転を基本としている。

新杉田からしばらくは首都高速湾岸線が左手に並び、海側の眺望が遮られる。鳥浜はアウトレットモールへの最寄り駅、並木北は地上駅で、並木中央は左手に車輌基地が広がる。幸浦を過ぎると湾岸道路の海側に位置を変え、市立医学部からは左手一面に海が広がる。水辺に沿って進み、人工島の八景島を横目に海の公園を進む。野島公園を過ぎ、ヨットや釣船が係留された平潟湾を渡ると金沢八景に着く。京浜急行の駅とは200mほど距離があるが、駅前再開発とともに2016年度までに延伸される予定。車輌は、1000系から2000系への置き換えが進行中である。

運行は平日朝4～5分、日中7～8分、夕5分毎を基本とするが、多客時は特別ダイヤとなる。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18,017
輸送密度	[illegible]	[illegible]	[illegible]	20,904
[illegible]	[illegible]			
営業収入	百万円	1,132	3,625	1,659
営業費	百万円	1,155	3,443	2,099
営業損益	百万円	▲360	▲112	▲971
車輌数	輌	54	95	82
従業員数	人	120	124	105

▲▲ JR根岸線に接続する新杉田駅ホーム階。全駅にホームドアが設置されている。 '12.5.3

▲ 新杉田に進入する2000形5輌編成。2011年2月26日から第31編成が営業運転を開始し、2015年までに1000形を置き換える。 '12.5.3

主要沿革年表

1983(昭和58)年 4月22日	横浜新都市交通設立
1989(平成 元)年 7月 5日	新杉田—金沢八景間開業
1994(平成 6)年 4月 4日	ATOによる自動運転開始
2007(平成19)年 3月18日	PASMO導入

平潟湾を渡る1000形5輌編成。 08.11.13 金沢八景—野島公園

会社概要

所 横浜市金沢区幸浦2丁目1番地1

資 10,100百万円

株 横浜市63.4%、京浜急行電鉄11.9%、西武鉄道4.0%、横浜銀行3.8%

路線概要

<金沢シーサイドライン>

新杉田—金沢八景間10.6km、側方案内軌条式複線、軌間1700mm、直流750V、特殊閉塞式、勾配40.0‰、R 70m、踏切無、停車場129箇所11,686m、全て5輌編成、60km/h

データ篇 ⇒ P.235

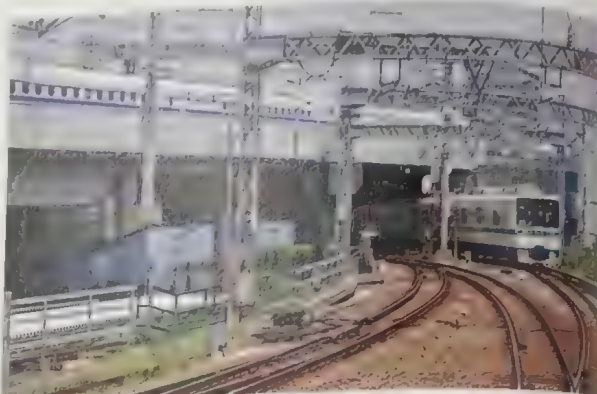
小田急電鉄 おだきゅうでんてつ

特急ロマンスカーが箱根、御殿場、湘南へ

新宿を起点として小田原に至る小田原線、途中の新百合ヶ丘から分岐して唐木田に至る多摩線、相模大野から片瀬江ノ島に至る江ノ島線からなる。

小田原線は1927(昭和2)年4月1日に、全長82km余が一気に開業した。当時の小田原急行鉄道は、利光鶴松率いる鬼怒川水力電気のグループ会社で、その資金力があったとはいえ、1925年11月の起工式から1年余りでの開業は驚きに値する。開業当時は一部単線区間があったものの半年後に完全複線化が成り、1929年4月1日に江ノ島線が複線開業し、この時点で現在の路線の大半が完成した。とはいえ、開業当初は昭和恐慌といわれた世界的な不況に直面し、苦しい経営が続いたという。業績が好転し始めたのは1935年頃からで、1940年に傍系の帝都電鉄を合併した。戦時色が強くなると電力の国家管理が強まり、発送電事業が日本発送電に集められると、鬼怒川水電は1941年3月1日に小田原急行鉄道を合併し、小田急電鉄(初代)に社名を変更した。戦局が激化すると国策によって陸上交通事業の調整が進められ、小田急電鉄は京浜電気鉄道とともに1942年5月に東京急行電鉄となった。戦時中は不要不急路線の整理が行われ、江ノ島線藤沢—片瀬江ノ島間は単線化され、レールは沿線に軍施設が多数あった神中線へ運ばれた。

戦後、小田急電鉄として独立した際に旧帝都線は戻らず、東急傘下であった箱根登山鉄道、神奈川中央交通がグループ会社となった。新生小田急最初のエポックは新発足した年の10月から始まった新宿—小田原間ノンストップ特急の運転と、1950年8月からの箱根登山鉄道の箱根湯本乗入であった。1955年10月には新松田から松田への連絡線を敷設して5000形気動車による御殿場乗入を開始し、1957年7月には連接式ロマンスカーSE(3000形)が登場した。重心を低くした高性能軽量車は世間の注目するところとなり、国鉄東海道本線でスピードテストを行い145km/hという狭軌鉄道最高記録(当時)を樹立した。

1963年3月に登場したNSE(3100形)は運転台を上にあげ、前面に展望席を設けて一世を風靡した。高度成長期に入ると利用客が急増し、1964年2月には新宿ターミナルを上下2層とし、この年の11月からは急行の8輌運転が始まった。1968年7月に国鉄御殿場線が電化されると、SE(3000形)を短編成化したSSEが乗入を開始した。

▲▲ 新幹線N700系と顔を合わせて小田原へ進入する8000形。8000形は1983〜87年に4輌編成と6輌編成が各16編成、計160輌が製造された。 '12.5.17

▲ 新百合ヶ丘に進入するVSE(50000形)、小田急ロマンスカーの伝統を踏襲した前面展望で10輌の連接車。2005年3月から営業運転を開始した。 '12.5.4

複々線区間を快走する3000形(2代)10輌編成による快速急行小田原行。3000形は2001〜11年に332輌が製造された。 '12.5.4 豪徳寺—梅ヶ丘

■会社概要

所 新宿区西新宿1丁目8番3号

資 60,359百万円

株 第一生命保険6.4%、日本生命保険6.3%、日本マスタートラスト信託銀行(信託口)3.8%、日本マスタートラスト信託銀行(退職給付信託口・三菱電機口)3.5%

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	692,813	671,856	711,469
輸送密度	人 km日	251,574	237,273	251,999
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	81,455	110,360	115,323
営業費	百万円	72,365	85,462	96,240
営業損益	百万円	9,089	24,897	19,083
車輌数	輌	985	1,047	1,098
従業員数	人	3,669	3,922	3,570

＊1990・1999年度は向ヶ丘モノレール線を除く

データ編→P.236

多摩ニュータウンの足・多摩線は1975年4月に小田急多摩センターまでが開業し、京王相模原線との競合関係が生じたが、小田急は小田原線の路線容量が満杯で、新宿直通で挑んだ京王に大きく水を開けられた。新宿一極集中を回避すべく1978年3月から代々木上原を接続駅として営団(現東京メトロ)千代田線との相互乗入が始まり、その前年から始まっていた急行に加え、準急の10輌運転がスタートした

朝ラッシュ時の列車容量が飽和状態に達したことから東北沢—和泉多摩川間10.4㎞の複々線化が決定し、急ピッチで工事が進んでいる。1997年6月23日に喜多見—和泉多摩川間2.4㎞の複々線化が完成し、優等列車のスピードアップが実現。2002年3月23日のダイヤ改正で日中の新宿—藤沢間速達化を目指した湘南急行と多摩線唐木田—営団千代田線を直通する多摩急行の運転を開始した(湘南急行は2004年12月に廃止)。

特急は、1980年12月にLSE(7000形)、1987年12月にHiSE(10000形)、1991年3月にRSE(20000形)、1996年3月にEXE(30000形)、2005年3月にVSE(50000形)、2008年3月にMSE(60000形)が登場し、MSE(60000形)は東京メトロ千代田線と、JR御殿場線経由で御殿場に乗り入れる。

代々木上原の引上線で顔を合わせる3000形(2代)と東京メトロ16000系。代々木上原—東北沢間0.7㎞は1978年3月31日に複々線化されたが、2005年10月1日から工事用地捻出のため一旦複線化されている。 '12.5.4

主要沿革年表

1923(大正12)年 5月 1日	小田原急行鉄道設立
1927(昭和 2)年 4月 1日	新宿—小田原間開業(1067㎜·1500V)
1927(昭和 2)年 10月15日	小田原線全線複線化、急行運転開始
1929(昭和 4)年 4月 1日	江ノ島線開通
1940(昭和15)年 5月 1日	帝都電鉄を合併
1941(昭和16)年 3月 1日	鬼怒川水力電気が小田原急行鉄道を合併、小田急電鉄(初代)に改称
1942(昭和17)年 5月 1日	東京横浜電鉄が小田急電鉄を合併して東京急行電鉄発足
1948(昭和23)年 6月 1日	小田急電鉄設立
1950(昭和25)年 8月 1日	箱根登山鉄道箱根湯本乗入開始
1955(昭和30)年 10月 1日	国鉄御殿場線乗入開始
1957(昭和32)年 7月 6日	特急ロマンスカーSE(3000形)就役
1977(昭和52)年 7月 1日	新宿—本厚木間急行10輌運転開始
1978(昭和53)年 3月31日	営団千代田線と相互乗入開始
1990(平成 2)年 3月27日	多摩線小田急多摩センター—唐木田間開業
1991(平成 3)年 3月16日	新宿—沼津間でJR東海と相互直通運転開始
1997(平成 9)年 6月23日	喜多見—和泉多摩川間複々線化
2008(平成20)年 3月15日	東京地下鉄乗入MSE(6000形)運転開始
2012(平成24)年 3月17日	「あさぎり」が新宿—御殿場間、小田急車片乗入に。

▲ 小田原駅11番線に停車中の1000形4輌。2008年3月15日から急行·準急の箱根登山鉄道乗入は廃止。2009年3月以降1058F〜1061Fの4連4本は箱根登山色に変更されている。 '12.5.17

MSE(60000形)による「メトロはこね」。MSEはMulti Super Express の略で、2008年3月15日から日本初の「座席指定特急列車の地下鉄直通」の運用等に就いている。 '08.3.24 狛江—和泉多摩川 写真提供:小田急電鉄

路線概要

<小田原線>

新宿—小田原間82.5㎞、1067㎜複線(代々木上原—東北沢間0.7㎞·世田谷代田—和泉多摩川間8.8㎞複々線、登戸—向ケ丘遊園間0.6㎞3線)、直流1500V、自動閉塞式、34.0‰、R 200m、6箇所2,246m、490箇所16,198m、最大11輌、110㎞/h

<江ノ島線>

相模大野—片瀬江ノ島間27.4㎞、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 200m、1箇所171m、67箇所929m、最大11輌、110㎞/h

<多摩線>

新百合ヶ丘—唐木田間10.6㎞、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 555m、3箇所981m、72箇所2,684m、最大11輌、110㎞/h

箱根登山鉄道 はこねとざんてつどう

80‰の急勾配が連続する登山鉄道

小田原を起点とし、箱根湯本を経て15.0km先の強羅に至る。軌間1435mmを基本とするが、小田急車輌が乗り入れる小田原―箱根湯本間6.1kmは小田急に合わせた1067mm軌間を基盤とする。この区間の架線電圧は1500Vで、箱根湯本―強羅間の750Vとは異なり、箱根登山車輌は複電圧構造を採る。

箱根湯本は標高108m、強羅は553mで、8.9kmで445mを上る。最急勾配は80‰で、粘着式鉄道としては日本最急である。途中、塔ノ沢―出山信号場間で早川橋梁を渡り、出山信号場・大平台・上大平台の3箇所でスイッチバックして天下の嶮にいどむ。電車は全長15m弱の小型車ながら特殊な装備をもっている。通常のブレーキのほか、直接レールに固い石を押しつけるレール圧着ブレーキを備え、半径30m等の急曲線に対しては、車輪の片減りを防ぐため水タンクから撒水して摩耗を減らす。

小田原―箱根湯本間は、2006年3月18日に小田急車のみの運行となった。3線軌条式であった小田原―入生田間は1067mm軌条のみとなり、入出庫回送が走る入生田―箱根湯本間のみが3線軌条式。風祭は2008年3月15日に新ホーム使用となり、非常用ドアコックを常用したのは過去となった。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	10,321	9,971	8,179
輸送密度	人/km日	12,835	11,538	11,280
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	2,721	2,842	3,483
営業費	百万円	2,305	2,789	3,022
営業損益	百万円	416	53	460
車輌数	輌	20	20	20
従業員数	人	221	200	162

* 早雲山鋼索線を除く

主要沿革年表

1888(明治21)年 10月 1日	小田原馬車鉄道国府津駅前―湯本間開業(1372mm・馬力)
1900(明治33)年 3月21日	600V電気運転開始。小田原電気鉄道に改称
1919(大正 8)年 6月 1日	箱根湯本―強羅間開業(1435mm・600V)
1928(昭和 3)年 8月13日	箱根登山鉄道となる
1950(昭和25)年 8月 1日	小田急の箱根湯本乗入開始、3線軌条化
2004(平成16)年 10月 1日	小田急箱根ホールディングスに改称、鉄道事業を箱根登山鉄道(2代)に承継

▲▲ 大平台で行き違う2001+2002強羅行と2003+2004箱根湯本行。スイッチバックのため乗務員が入れ替わる。 '08.8.14

▲ 箱根湯本を離れる小田急50000形「VSE」。入生田―箱根湯本間は3線軌条式。 '08.8.14

大平台で発車を待つ110+1型2輌編成の3輌編成。1型は1993年の3輌運転開始時に片運転台式となった。 '08.8.14

会社概要

所 小田原市城山1丁目15番1号
資 100百万円
株 小田急箱根ホールディングス 100%

路線概要

小田原―強羅間15.0km、1435mm(小田原―入生田間1067mm、入生田―箱根湯本間は1067mmとの3線軌条)単線、直流1500V(小田原―箱根湯本間)・直流750V(箱根湯本―強羅間)、自動閉塞式、80.0‰、R 30m、13箇所2,292m、53箇所579m、最大11輌(箱根湯本―強羅間は3輌)、50km/h

データ編 ⇒ P.237

江ノ島電鉄 えのしまでんてつ

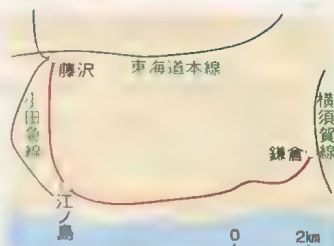
相模湾に沿って走る連接電車

藤沢を起点とし、江ノ島から海岸沿いを走って鎌倉に至る。終日12分間隔を基本とし、鵠沼、江ノ島、峰ヶ原信号場、稲村ヶ崎、長谷で行き違う。

江之島電気鉄道により1902(明治35)年９月に藤沢―片瀬間が軌道で開業、1910(明治43)年11月に鎌倉町内の小町に達した。その後、横浜電気、東京電灯を経て江ノ島電気鉄道となり、1944年11月に地方鉄道に変更された。戦後は、江ノ島鎌倉観光と社名を変え、1981年に江ノ島電鉄となった。

1949年に終点が小町から鎌倉に変更となり、1974年６月に藤沢付近の高架化が完成すると現在の10.0kmとなった。資本的には、戦時中の東京横浜電鉄、東京急行電鉄を経て、1953年4月からは小田急系で、藤沢ターミナルも江ノ電百貨店から小田急百貨店藤沢店に変わっている。

沿線に江ノ島、鎌倉という観光地を擁していることから観光路線のイメージが強いが、通勤・通学利用の多い生活路線の役割が高い。江ノ島―腰越間の併用軌道は軌道でスタートした名残り。列車は4輌編成または2輌編成で、ホームの短い腰越では鎌倉方1輌のドアカットを行なう。車輌は全て2車体連接車の冷房車に変わっている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	16,075	13,815	15,644
輸送密度	人/km日	17,066	13,693	15,702
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,244	2,393	2,804
営業費	百万円	2,053	1,997	2,546
営業損益	百万円	191	396	258
車両数	輌	32	30	30
従業員数	人	162	154	151

主要沿革年表

1900(明治33)年 11月25日	江之島電気鉄道設立
1902(明治35)年 9月 1日	藤沢―片瀬(現江ノ島)間開業(1067mm・550V)
1910(明治43)年 11月 4日	大町―小町(現鎌倉付近)間開業により全通
1944(昭和19)年 11月27日	軌道から地方鉄道に変更
1949(昭和24)年 3月 1日	国鉄鎌倉駅に乗入
1981(昭和56)年 9月 1日	江ノ島電鉄に社名変更

▲▲ 江ノ島―腰越間の併用軌道を行く。1502-1552は1987年に登場した平行カルダン駆動車。 '08.11.13

▲ 峰ヶ原信号場で行き違う鎌倉行2002-2052他と藤沢行10-50他。10形は1997年4月18日から営業運転を開始したレトロ調車輌。 '08.11.13

七里ケ浜―鎌倉高校前間を走り抜ける501-551他。 '08.11.13

■会社概要

所 藤沢市片瀬海岸1丁目8番16号(事務所)

資 300百万円

株 小田急電鉄55.8%、神奈川中央交通8.5%

■路線概要

藤沢―鎌倉間10.0km、1067mm単線、直流600V、自動閉塞式、35.0‰、R 28m、1箇所209m、16箇所635m、最大4輌、45km/h

データ編 ⇒ P.237

湘南モノレール

しょうなんものれーる

1970年開業の懸垂式モノレール

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	10,328	10,663	10,106
輸送密度	人/km日	14,775	15,043	14,676
[illegible]	[illegible]			
営業収入	百万円	1,544	1,753	1,689
営業費	百万円	1,304	1,488	1,665
営業損益	百万円	240	265	24
車両数	輌	20	21	24
従業員数	人	91	102	101

旧来の路面電車に代わる市内交通として、跨座敷モノレールで先行する日立に対して、三菱重工業が懸垂式のモデルケースとして開業を決意。免許取得は1965(昭和40)年10月、会社設立は1966年4月で、三菱重工業、三菱商事、三菱電機の3社で92%を出資。急勾配や急勾配が連続するのは、跨座敷に対して優位性を示すためとされる。

開業は1970年3月で、三菱重工業製300形2輌編成が使用を開始し、多客対応から1975年2月に中間車を加えて6編成のうち2編成が3輌編成となった。現在4本が活躍する500形3輌編成は1988年に登場した初の冷房車。2004年登場の5000形3輌編成はVVVFインバータ制御車。

JR大船駅東に隣接する大船を発車すると、道路上空を悠々と進む。JR横須賀線を高々と超え、富士見町で上り列車と行き違う。湘南深沢も交換駅で、車庫線が右手に分岐する。鎌倉山隧道を潜り、交換可能駅の西鎌倉から片瀬山まで上り、その先は下りに転じる。交換可能駅の目白山下を過ぎ、片瀬隧道を抜けて湘南江の島に着く。交換可能駅は4駅で、7.5分間隔の運行が基本。

モノレール事業者としては唯一、日本民営鉄道協会に加盟する。

主要沿革年表

1966(昭和41)年 4月11日	湘南モノレール設立
1970(昭和45)年 3月 7日	大船—西鎌倉間開業
1971(昭和46)年 7月 1日	西鎌倉—湘南江の島間開業
1988(昭和63)年 3月31日	冷房搭載の500形(3輌固定編成)営業運転開始
2004(平成16)年 6月24日	VVVFインバータ制御の5000形営業運転開始

▲▲ 大船を発車する5000系… 編成。帯色を赤から青に変更し2007年12月5日に営業運転を開始した。 '12.8.1…

▲ 大船に進入する5000系第… 成。帯色は緑となり、2009年10月13日に営業運転を開始した。 '12.8.1…

行違駅の西鎌倉を発車する500形湘南江の島行。この先、急曲線が連続する。 '08.11.13

■会社概要

所 鎌倉市常盤18番地

資 400百万円

株 三菱重工業55.2%、三菱… 18.4%、三菱電機18.4%

■路線概要

<江の島線>

大船—湘南江の島間6.6km、懸垂式単線、軌間840mm、自動閉塞式、直流1500V、

74.0‰、R 90m、

2箇所656m、3箇所5,928m、

全て3輌、75km/h

データ編 ⇒ P.238

神奈川臨海鉄道　かながわりんかいてつどう

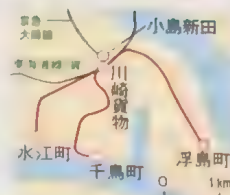
川崎貨物(旧塩浜)と根岸が起点

川崎地区・横浜本牧地区の離れた2地区に路線を有する貨物専業鉄道。川崎地区は、JRと共同使用の川崎貨物(旧塩浜操車場)を拠点として、川崎貨物—末広町—浮島町間3.9kmの浮島線、川崎貨物—千鳥町間4.2kmの千鳥線、川崎貨物—水江町間2.6kmの水江線から成る。本牧地区は、JR根岸線根岸—横浜本牧—本牧埠頭間5.6kmで、横浜本牧からは国際埠頭専用線を分岐する(2005年使用休止)。

川崎臨海地区への貨物輸送は浜川崎から日本鋼管の構内線経由で始まった。増大する貨物に対応するべく、国鉄は塩浜に大規模な操車場を開設することとなり、川崎臨海地区の専用線はそこを拠点と改めることとした。その貨物輸送を行う鉄道として、国鉄、神奈川県、沿線企業の出資により全国で2番目の臨海鉄道方式による神奈川臨海鉄道が設立。浮島・千鳥・水江の3線は1964年3月25日に開業、本牧線の開業は1969年10月1日であった。浮島線は、東燃・ゼネラル石油・キグナス石油と石油基地が並び、千鳥線は昭和電工・旭化成・日本触媒などの化成品が中心。水江線は現在取扱はない。本牧線はコンテナ輸送が大半である。DD50形(自重55t、出力1000ps)は19輌が製造されたが、今や在籍は5輌。DD60形(60t、1120ps)は2005・2006年に各1輌が登場した。

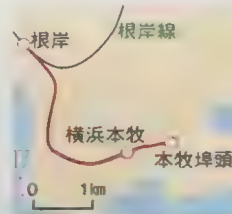
主要沿革年表

1963(昭和38)年　6月 1日	神奈川臨海鉄道設立
1964(昭和39)年　3月25日	水江線・千鳥線・浮島線開業(1067mm・内燃)
1969(昭和44)年 10月 1日	本牧線開業
2000(平成12)年　2月 7日	横浜本牧—JR貨物東京貨物ターミナル間 海上コンテナ輸送開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/日	—	—	—
輸送屯数	千屯	1,994	2,001	1,435
営業収入	百万円	1,910	1,741	1,412
営業費	百万円	1,785	1,814	1,520
営業損益	百万円	125	▲72	▲108
車両数	輌	11	10	7
従業員数	人	309	183	169

▲ 千鳥町で入換中のDD5514。DD5514は1976年8月富士重工業製の自社発注機。　'08.11.13

◀ 本牧線を行くDD602牽引のタンク貨車輸送列車。DD602は2006年8月日本車輌製。DD60形はDD55形初期車置換用で、自重60t、定格出力1120psの強力機である。
'08.11.13　根岸—横浜本牧

横浜本牧を発車するDD5517牽引根岸行貨物列車。列車は根岸—横浜本牧間5往復、横浜本牧—本牧埠頭間2往復。　'08.11.13

データ編 ⇒ P.238

■会社概要
所 川崎市川崎区砂子1丁目8番1号
資 1,377百万円
株 日本貨物鉄道39.5%、横浜市21.8%、神奈川県14.5%、東燃ゼネラル石油6.0%

■路線概要(全線1067mm単線)
<浮島線>
川崎貨物—浮島町間3.9km、内燃動力、スタフ閉塞式
<千鳥線>
川崎貨物—千鳥町間4.2km
内燃動力、スタフ閉塞式
<水江線>
川崎貨物—水江町間2.6km
内燃動力、スタフ閉塞式
<本牧線>
根岸—本牧埠頭間5.6km
内燃動力、スタフ閉塞式
全線で⛩無、⛙4箇所104m

富士急行 ふじきゅうこう

元JR205系が富士山麓を行く

中央本線大月から分岐して、都留市、三つ峠を経て富士山へ。ここでスイッチバックして河口湖に至る。富士山麓のなだらかな丘陵地帯を走るが、標高358mの大月から標高857mの河口湖まで、つねに上り勾配で、三つ峠—寿間では40‰の急勾配が500m近くも続く。観光路線であることから伝統的にクロスシート車輌が多く、現在は元京王5000系の1000系が主力。1998(平成10)年7月から有料特急〈ふじやま〉の運転を開始し、当初は1000系車輌を使用していたが、2002年2月28日からはJR東日本のジョイフルトレイン"パノラマエクスプレスアルプス"であった6輌編成を譲り受け、2000系(3輌編成2本)にグレードアップし、〈フジサン特急〉に改称した。2012年2月と3月に元JR205系の6000系3輌編成2本が営業運転を開始。2012年度にさらに2編成の増備が予定され、1000系から廃車が発生している。朝の上り2本と夜間の下り2本は東京発着の通勤列車でJR東日本のE233系4連、行楽シーズンにはJR車による臨時列車も乗り入れる。

富士急行の前身、富士山麓電気鉄道が大月—富士吉田間を開業させたのは1929(昭和4)年6月であった。古くは大月—富士吉田—御殿場間に軌間762㎜の馬車鉄道が通じていた。

項目	単位	[illegible]年度	[illegible]年度	2009年度
輸送人員	千人	3,546	3,075	2,447
輸送密度	人日	4,158	3,533	3,618
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,375	1,294	1,289
営業費	百万円	1,416	1,381	1,253
営業損益	百万円	▲41	▲87	36
車輌数	輌	24	21	21
従業員数	人	101	79	75

主要沿革年表

1926(大正15)年 9月18日	富士山麓電気鉄道設立
1929(昭和 4)年 6月19日	大月—富士吉田間開業(1067㎜·1500V)
1950(昭和25)年 8月24日	富士吉田—河口湖間開業
1960(昭和35)年 5月25日	富士急行に社名変更
1978(昭和53)年 4月 1日	貨物営業廃止
1998(平成10)年 7月 6日	特急〈ふじやま〉運転開始

▲▲ 富士吉田は2011年7月1日に富士山に改称された。その富士山構内で顔を合わせる6000系第1編成と第2編成。 '12.5.18

▲ 2000系〈フジサン特急〉大月行。クモロ2202—モロ2102—クロ2002 '12.5.18 三つ峠—寿

雪化粧をした富士山を見ながら1000系4輌編成が行く。大月方の1202—1302は2009年4月から旧富士急色となっている。 '12.5.18 三つ峠—寿

会社概要

所 富士吉田市新西原5丁目2番1号

資 9,126百万円

株 公益財団法人堀内浩庵会12.0 %、エフ・ジェイ11.90%、日本生命相互保険9.96%、富国生命相互保険9.95%、朝日生命相互保険7.16

路線概要

大月—河口湖間26.6㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、40‰、R 160m、1箇所156m、57箇所448m、最大6輌、60㎞/h

データ編 ⇒ P.238

しなの鉄道 しなのてつどう

信越本線を引き継いだ第三セクター

軽井沢—篠ノ井間65.1kmは、北陸新幹線開業に伴い、1997年10月1日にしなの鉄道となった。これは、1990年12月24日の「整備新幹線の着工等についての政府・与党申合せ」で、並行在来線は、開業時にJRの経営から分離することとした適用第1号であった。しなの鉄道は、長野県が75%、沿線10市町が15%、金融機関などの民間が10%出資する第三セクターとしてスタートし、軽井沢—篠ノ井間の鉄道施設を104.7億円で購入した。車輌はJR東日本から169系12輌と115系33輌を購入。ほとんどの列車が長野に乗り入れ、JR東日本と車輌走行キロを調整する関係からJR車輌も入線する。田中(2002年4月1日以降は西上田)—篠ノ井間はJR貨物が第2種免許を所有している。現在は坂城—篠ノ井間で上下4本の貨物列車が定期運行している。

最初のフル営業:1998年度の輸送人員は1235万人で、新幹線開業後も県内輸送は旧在来線に留まった。開業後の旅客は微減を続け、2001年9月末時点で債務超過に陥り、事態打開のために数々の経営改革がなされた。結果2003年度に償却前黒字、今日では並行在来線分離型第三セクター鉄道の手本と称される。2012年4月には、北陸新幹線延伸開業で並行在来線(長野—妙高高原間)の経営を引き継ぐことをを決した。

項目	単位	1999年度	2009年度	2011年度
輸送人員	千人	12,142	10,216	10,041
輸送密度	人/km日	8,522	7,002	6,735
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	2,643	2,834	2,794
営業費	百万円	3,549	2,574	2,679
営業損益	百万円	▲306	260	115
車輌数	輌	45	45	42
従業員数	人	256	231	215

主要沿革年表

1888(明治21)年 8月15日	直江津線長野—上田間開業(1067㎜・蒸気)
1888(明治21)年 12月 1日	直江津線上田—軽井沢間開業
1963(昭和38)年 6月21日	軽井沢—長野間1500V電気運転開始
1982(昭和57)年 6月29日	戸倉 屋代間複線化により軽井沢—長野間複線化
1996(平成 8)年 5月 1日	しなの鉄道設立
1997(平成 9)年 10月 1日	軽井沢—篠ノ井間開業
2004(平成16)年 1月 5日	ワンマン運転開始(一部列車)

▲▲ 戸倉で顔を揃えるJR189系6輌編成としなの鉄道車輌。しなの169系は2011年7月1日から保安設備上の理由でJR乗入が出来なくなり、JR6輌編成は朝夕の快速とその間合い運用に使用される。 '11.11.15

▲ 169系S52編成は2008年9月からの半年間と2010年9月以降も湘南色となっている。 '10.10.16 大屋

北陸新幹線との並走行を115系が力走する。3連が基本であるがラッシュ時は3連×2の6連となる。 '09.8.15 中軽井沢—軽井沢

■会社概要
所 上田市常田1丁目3番39号
資 2,364百万円
株 長野県75.3%、長野市4.0%、八十二銀行2.75%、上田市2.3%

■路線概要
軽井沢—篠ノ井間65.1km、1067㎜、直流1500V、複線、自動閉塞式、25.0‰、R 400m、1箇所648m、133箇所2,700m、最大6輌、100km/h

データ編 ⇒ P.239

上田電鉄 うえだでんてつ

元東急7200系2輌編成が塩田平を行く

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,651	1,519	1,213
輸送密度	人/日	2,112	1,894	1,591
[illegible]	[illegible]	—		—
営業収入	百万円	339	332	284
営業費	百万円	361	363	307
営業損益	百万円	▲22	▲31	▲23
車輌数	輌	10	10	12
従業員数	人	39	26	29

長野新幹線開業で橋上駅となった上田の千曲川方から発車し、千曲川を渡ったのち、塩田平と呼ばれる平坦地を走って、別所温泉に至る。

当線の前身は上田温泉電軌で、600V電気軌道でスタートを切り、城下—上田原間は併用軌道であった。1939(昭和14)年3月に地方鉄道となり、1953年9月に750V昇圧を行なった。上田温泉電軌は、当線下之郷から西丸子に至る支線や、上田から真田、傍陽方面を結ぶ1500V鉄道も開業させ、1939年9月に社名を上田電鉄に改めた。上田電鉄と丸子鉄道は戦時中に合併して上田丸子電鉄となり、1960(昭和35)年度は919万人を輸送した。1963〜72年に、西丸子線、丸子線、真田傍陽線が廃止になり、別所線も1973年に廃止の方針が打ち出された。しかし地元から存続運動が起こったことや欠損補助等の助成がなされたことから廃止を免れ、1986年10月1日に1500V昇圧を実施、全車輌を置き換えた。

2000年には上田交通が、親会社・東急電鉄からの設備改修の提言を受け、自治体に対し財政支援を求めるに至った。これを機に地元の存続運動が活発化し、2005年8月に上田市は支援継続を決意。同年10月から上田電鉄に分社化されて盛業中。

主要沿革年表

年月日	事項
1920(大正 9)年 1月15日	上田温泉電気軌道設立
1921(大正10)年 6月17日	青木線三好町(現城下付近)—青木間及び別所線上田原—信濃別所(現別所温泉)間開業(1067mm・600V)
1943(昭和18)年 10月21日	上田丸子電鉄別所線となる
1986(昭和61)年 10月 1日	1500V昇圧
2005(平成17)年 10月 3日	分社化により上田電鉄となる

▲▲ 下之郷に進入するクハ1103-モハ1003自然と友だち2号。2008年12月25日から営業運転を開始した。 '10.10.

▲ 城下で行き違うクハ7555-モハ7251上田行とクハ7553-モハ725□別所温泉行。7200系は1993年□月に登場し、「まるまどりーむ号」□編成のみが残る。 '10.10.

夕陽を浴びて力走するクハ1104-モハ1004。2000年8月6日に「戦国BASARA 真田幸村」となり、今はオリジナルカラー
'10.10.16 中塩田—下之郷

会社概要

所 上田市下之郷498(運輸部

資 10百万円

株 上田交通100%

路線概要

上田—別所温泉間11.6km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、40.0‰、R 120m、無、7箇所303m、最大2輌、65m

P.239

ALPICO アルピコ交通(松本電気鉄道)

あるぴこうつう(まつもとでんきてつどう)

元京王井の頭線3000系が安曇野を行く

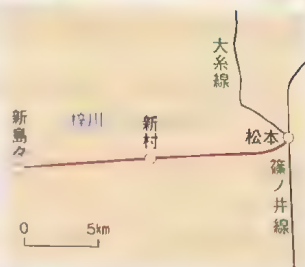
JR松本駅西端ホームを発車し、安曇野と呼ばれる松本盆地の田園地帯を走り抜けて、上高地への玄関口・新島々に至る。行楽シーズンは、JRの快速「ムーンライト信州81号」の到着に合わせ、早朝快速が途中駅通過で運転される。

前身は筑摩鉄道で、1921(大正10)年10月2日に松本—新村間、翌年9月までに松本—島々間が全通した。当初から1067㎜軌間600V電気運転で、1932(昭和7)年に松本電気鉄道に改称、1957年に750V昇圧を実施した。1986年12月には1500V昇圧を実施して全旅客車を元東急5000系2連4本に置き換えた。東急5000系は冷房化改造が困難で、平成の世に入ると他社線では再度の廃車が相次いだ。当線は長野県下では最も遅くまで5000系を使い続けたが、1999年と2000年に元京王井の頭線3000系2連4本を導入して置き換えが完了した。

松本電気鉄道などアルピコグループは2007年12月25日にメインバンクの八十二銀行に私的整理に関するガイドラインに基づく再生支援を要請。事業再建構築計画は2008年3月28日に認可を受け、2008年5月1日にアルピコホールディングスを設立。2011年4月1日には松本電気鉄道が川中島バス、諏訪バスの2社を吸収してアルピコ交通となった。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,827	1,579	1,378
輸送密度	人km日	2,740	2,364	1,976
輸送屯数	千屯			
営業収入	百万円	480	415	335
営業費	百万円	446	443	281
営業損益	百万円	34	▲28	▲54
車両数	輌	9	9	8
従業員数	人	32	33	31

主要沿革年表

1920(大正 9)年 5月29日	筑摩鉄道設立
1921(大正10)年 10月 2日	松本—新村間開業(1067㎜・600V)
1922(大正11)年 9月26日	波多(現波田)—島々間開業により全通
1932(昭和 7)年 12月27日	松本電気鉄道に社名変更
1986(昭和61)年 12月24日	1500V昇圧、ワンマン運転開始
2011(平成23)年 4月 1日	川中島バス・諏訪バスを合併、アルピコ交通に社名変更

▲▲ 新村で行き違う新島々行と松本行。京王3000系は各地に転じたが、白ベース塗色はイメージを異にする。 '12.3.29

▲ 新村駅舎は筑摩鉄道開業以来の木造駅舎であったが、2012年に新築駅舎となった。構内には車庫があり、5005-5006編成(廃車体)は2011年9月にグリーン一色となった。 '12.3.29

安曇野と呼ばれる松本盆地を走る。 '12.3.29 北新・松本大学前—下新

データ編 ⇒ P.240

■会社概要

所 松本市井川城2丁目1番1号

資 4100百万円

株 アルピコホールディングス100%

■路線概要

<上高地線>

松本—新島々間14.4㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、21.2‰、R 240m、無、29箇所222m、最大2輌、50㎞/h

長野電鉄

小田急とJRの特急車が信濃路を行く

項　目	単　位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	12,483	11,288	8,017
輸送密度	人/km日	4,563	4,025	3,610
輸送トン数	千トン			
営業収入	百万円	3,242	2,956	2,079
営業費	百万円	3,101	4,088	2,126
営業損益	百万円	140	▲1,133	▲46
車両数	輌	51	55	53
従業員数	人	387	216	140

21世紀初頭は、信越本線屋代から分岐して千曲川東岸を松代、須坂、信州中野・木島に至る河東線、長野と須坂を結ぶ長野線、信州中野から湯田中に至る山ノ内線の3線70.5kmからなっていた。列車の運行は長野—須坂—信州中野—湯田中間がメインルートで、信州中野—木島間(通称木島線)と、屋代—須坂間(通称屋代線)は線内折返しワンマン運転であった。線名と運転系統が一致していなかったのは歴史的な経緯で、河東線は蒸気鉄道であった河東鉄道建設路線、長野線は長野電気鉄道建設路線、両社の合併で長野電鉄となり、その後に山ノ内線が建設された。古くは国鉄の急行が屋代経由で乗り入れた時期もあった。輸送人員減から2002年3月末限りで通称木島線が廃止に至り、同年9月に長野—湯田中間を長野線とし、屋代線は通称から正式名称に変わった。その屋代線も旅客減を理由に2012年3月末限りで廃止。現在は長野線33.2kmのみとなっている。

長野線の転機は1981年3月1日開業の長野—善光寺下間2.3kmの地下化で、不燃化車両への置き換えが一気に進んだ。2006年に湯田中駅構内改良が成り、2009年に(新)村山橋の新線が供用を開始した。

[illegible]JR253系を譲り受け[illegible]転を開始した。[illegible]

主要沿革年表

1920(大正 9)年　5月30日	河東鉄道設立
1922(大正11)年　6月10日	屋代—須坂間開業(1067㎜・蒸気)
1926(大正15)年　6月28日	長野電気鉄道須坂—権堂間開業(1067㎜・1500V)
1926(大正15)年　9月30日	河東鉄道と長野電気鉄道が合併して長野電鉄となる
1981(昭和56)年　3月 1日	長野—善光寺下間地下化
2002(平成14)年　4月 1日	信州中野—木島間廃止
2012(平成24)年　4月 1日	屋代線屋代—須坂間廃止

1000系「ゆけむり」湯田中行。小田急10000形「HiSE」を譲り受け2006年12月9日に営業運転を開始した。 '11.3.19　都住—桜沢

会社概要

所 長野市権堂町2201番地
資 550百万円
株 北野建設7.7%、長電建設6.[illegible]、八十二銀行3.5%、北信石油[illegible]3.3%

路線概要

<長野線>
長野—湯田中間33.2km、1067㎜、単線・複線(長野—朝陽間6.3km)・単線(朝陽—湯田中間)、直流1500V、40.0‰、R 180m、1箇所20.[illegible]m、59箇所1,358m(平成19年度末数値)、最大4輌、90km/h

データ編 ⇒ P.240

北越急行 ほくえつきゅうこう

新幹線接続特急が時速160kmで駆ける

JR上越線六日町から分岐して十日町、松代を経てJR信越本線犀潟に至る。新潟県と沿線自治体が資本金の83.3%を出資する第三セクター鉄道。上越新幹線越後湯沢で接続する特急〈はくたか〉が最高時速160kmで走破し、首都圏と北陸を結ぶ動脈の役割を担っている。線内ローカル輸送はHK100形単行もしくは2輌連結で、越後湯沢発着が多く、犀潟方は大半が直江津発着である。高速運転を行なうことから60kg/mレール化とロングレール化、行違い可能駅での一線スルー方式が採用され、六日町、十日町、犀潟以外の無人駅では、待合室とホームの間に観音開きの柵があり、トンネル内にある美佐島はホーム入口が二重扉になっている。

当初は国鉄北越北線として計画され、1968(昭和43)年8月に日本鉄道建設公団により着工された。用地買収82%、路盤工事58%まで進んでいたが、国鉄再建法の施行で1982年に工事中断に至った。もともとは非電化単線の計画であったが、首都圏と北陸を結ぶバイパス線としての役割から直流電化・高規格化が決定し、1997年3月22日に開業した。

利用客の約2/3は特急利用の線内通過客で、開業初年度より黒字を達成。絶対値は小さいものの定期客の増加が目立ち、線形に沿った流動が生まれている。

主要沿革年表

1984(昭和59)年　8月30日	北越急行設立
1997(平成 9)年　3月22日	六日町—犀潟間開業(1067㎜·1500V)
1997(平成 9)年 10月12日	最高速度を時速150kmに引き上げ
2002(昭和14)年　3月23日	最高速度を時速160kmに引き上げ

項目	単位	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,095	3,655
輸送密度	人/km日	6,777	8,323
輸送トン数	千トン	—	—
営業収入	百万円	3,751	4,224
営業費	百万円	2,825	3,300
営業損益	百万円	926	924
車輌数	輌	28	39
従業員数	人	88	96

▲▲ 魚沼丘陵を駆け抜けるHK100形2輌編成。普通列車の最高速度は110km/h　'07.8.14　魚沼丘陵—六日町

▲ HK-101+HK-102「ゆめぞら」2003年4月に増備された。　'10.9.19　直江津

681系による「はくたか」は最高時速160km/hで突き抜ける。　'03.8.24　まつだい—薬師峠(信)

データ編 ⇒ P.241

■会社概要

所 南魚沼市六日町2902番地1
資 4,568百万円
株 新潟県54.8%、上越市13.2%、十日町市11.9%、第四銀行5.0%、北越銀行3.3%、東北電力3.3%

■路線概要

<ほくほく線>

六日町—犀潟間59.5㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、
33.0‰、R 400m、
14箇所40,342m、
138箇所9,447m、最大9輌、160km/h

黒部峡谷鉄道 くろべきょうこくてつどう

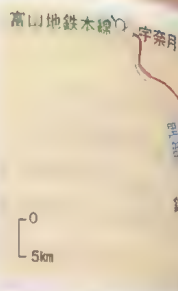
黒部峡谷を行くトロッコ列車

富山地方鉄道の終点・宇奈月温泉の先に位置する宇奈月を起点とし、立山連峰と後立山連峰の間にえぐれた黒部峡谷を進む。トンネルは41箇所8,314m、橋梁は21箇所706mで、全線20.1㎞のうち半分近くを占める。数少ない軌間762㎜軽便鉄道の一つで、機関車が客車と貨車を牽引する。通常は4月下旬から11月までの運行で、冬期は雪害を避けるために、一部の架線や線路が外され、トンネルに格納される。観光客が集中する夏休み期間中は重連機関車が13輌編成の客車を牽引し、沿線の関西電力関係者や資材を輸送する混合列車もある。

地方鉄道としての開業は1953(昭和28)年11月であったが、専用鉄道としては古い歴史を持つ。黒部川水系の水利権を獲得した東洋アルミナムが1926(大正15)年10月に宇奈月—猫又間を開業し、1928年10月に東洋アルミナムが日本電力に吸収されたのち、黒部川第2・第3発電所建設用の専用鉄道が1937年7月に欅平まで敷設された。その後、電力会社の再編を経て、1951年5月から関西電力の経営となり、1971年7月に黒部峡谷鉄道として独立して今日に至る。機関車、客車のほかに貨車の保有も多く在籍車輌数は300輌を超える。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,493	1,509	1,288
輸送密度	人/㎞日	5,675	5,541	5,114
[illegible]	[illegible]	59	38	31
営業収入	百万円	2,520	2,440	2,339
営業費	百万円	2,322	2,537	2,358
営業損益	百万円	199	▲98	▲18
車輌数	輌	355	367	322
従業員数	人	211	213	193

主要沿革年表

1926(大正15)年 10月23日	東洋アルミナム専用鉄道宇奈月—猫又間開業(762㎜·600V)
1928(昭和 3)年 10月 1日	日本電力が東洋アルミナムを合併
1937(昭和12)年 7月 1日	小黒部—欅平間開業により宇奈月—欅平間全通
1951(昭和26)年 5月 1日	関西電力専用鉄道となる
1953(昭和28)年 11月 5日	専用鉄道から地方鉄道に変更許可(11月16日実施)
1971(昭和46)年 7月 1日	関西電力から譲り受け黒部峡谷鉄道となる

▲▲ 新山彦橋を渡るEHR10 102牽引の欅平行。EHR形は新 のEH形で片運転台2輌連結車体 '12.7.16 宇奈月—

▲ EDV34+35。両機は2011年 崎重工業製で私鉄電機初のVVF インバータ制御機。2012年6月か ら運転を開始した。 '12.7.1 宇奈月

重連機関車が客車を牽引して宇奈月に向かう。 '12.4.28 柳橋—森石

会社概要

所 黒部市黒部峡谷口11番地
資 250百万円
株 関西電力100%

路線概要

宇奈月—欅平間20.1㎞、軌間762㎜
単線、直流600V、自動閉塞式
50.0‰、R 21.5m、
41箇所8,314m、21箇所706m
最大13輌(客貨車)、25㎞/h

データ編 ⇒ P.241

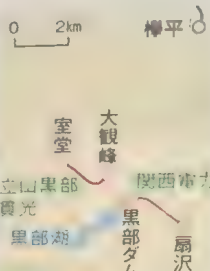
関西電力 かんさいでんりょく

資本金日本最大の鉄軌道事業者

1951(昭和26)年設立の関西電力は黒部川の水利権を獲得し、黒部ダムと黒部川第四発電所の建設に乗り出す。長野県側の扇沢から赤沢岳を穿つ建設資材運搬路を掘削。地下水が噴出する破砕帯に遭遇しながらも貫通させ、1961年1月に黒部川第四発電所は完成。建設資材運搬用の関電トンネル扇沢—黒部ダム間に、関電直営のトロリーバスが運転を開始したのは1964年8月1日であった。

車輌はバスの車体を用いているが準拠法は鉄道で、トロリーポールから集電し、駅には場内信号機や出発進行機がある。行楽シーズンは5台程度の車輌が続行運転し、途中の信号場で行き違う。続行運転時には最後尾の車輌がスタフを携行する。

経営は関西電力であるが、動力や駅施設への電力供給は中部電力が行なう。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,591	1,073	1,111
輸送密度	人 km日	7,232	4,833	4,726
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,660	1,154	1,350
営業費	百万円	1,356	1,516	1,385
営業損益	百万円	304	▲361	▲35
車輌数	輌	15	15	15
従業員数	人	64	60	48

主要沿革年表

1963(昭和38)年 4月30日	黒部—黒部ダム間免許
1964(昭和39)年 8月 1日	開業

扇沢に進入する300形。自動車では無いのでナンバープレートは無い。12・7・5

扇沢に到着した列車。この日は5本の続行運転。側面の4本の黒線は「クロヨン」を示す。12・7・5

会社概要

所 大町市平2010-17(黒四管理事務所)
資 489,321百万円
株 大阪市8.9%、日本生命4.6%、日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口3.6%)

路線概要

<関電トンネルトロリーバス>
扇沢—黒部ダム間6.1km、無軌条電車単線、直流600V、カウンターチック(台数確認)式・スタフ閉塞式併用、トンネル1箇所5,754m、橋1箇所70m、最大1輌、40km/h

立山黒部貫光 たてやまくろべかんこう

最後発のトロリーバス

立山観光の富山県側は、1954年8月13日に立山ケーブルカーの千寿ケ原(現立山)—美女平間が開業、1969年7月20日に黒部ケーブルカー黒部御前(現黒部平)—黒部湖、1970年7月25日に立山ロープウエイ大観峰—黒部平が開業。そして1971年4月25日に立山トンネルバスの室堂—大観峰が開業し、立山黒部アルペンルートが完成した。雄山直下を穿つ立山トンネルは、軟弱層を迂回して掘削したことからS字カーブが多い。当初はデイーゼルバスであったが、1996年4月23日に関電トロリーバスと同様の600V動力無軌条電車となっている。冬期(毎年12月1日～翌年4月中旬)はルート全体が運休となる。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,190	1,672	1,534
輸送密度	人 km日	5,409	3,662	3,062
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	753	1,938	2,099
営業費	百万円	491	1,499	1,783
営業損益	百万円	243	439	316
車輌数	輌	2	10	14
従業員数	人	31	85	66

※略図は関西電力の略図に記載

会社概要

所 富山市桜町1丁目1番36号
資 4,160百万円
株 富山地方鉄道23.9%、富山県17.2%、北陸電力6.4%、関西電力6.2%、みずほコーポレート銀行4.5%、北陸銀行4.5%

路線概要

<立山トンネルトロリーバス>
室堂—大観峰間3.7km、無軌条電車単線、直流600V、カウンターチェック式(到着台数を確認して区間通過を確認)、トンネル1箇所3,700m、橋無、最大4輌、40km/h

主要沿革年表

1971(昭和46)年 4月25日	立山トンネルバス室堂—大観峰間開業
1993(平成 5)年 2月 8日	室堂—大観峰間免許
1996(平成 8)年 4月23日	トロリーバス化

データ編 ⇒ P.242

多客時は8000形3両が続行運転を行う。12・7・5 室堂

富山地方鉄道 とやまちほうてつどう

宇奈月温泉、立山に至る観光路線

JR富山駅前の電鉄富山を起点とし、宇奈月温泉に至る本線は、上市でスイッチバックし、中滑川—新魚津間で北陸本線とほぼ並走したのち電鉄黒部から山間部に分け入る。立山線は寺田から分岐して、立山黒部アルペンルートのケーブルカー接続駅・立山に至り、不二越・上滝線は、稲荷町から南富山を経由して立山線岩峅寺に至る。

全長90km余の路線は複雑な経緯からなり、最も早く開業したのは滑川—上市間で、1913(大正2)年に軌間762mmの蒸気鉄道として開業した。南富山から岩峅寺・千垣へは、富山県営鉄道が蒸気鉄道として開業したのち600V電化、1500V昇圧。三日市(現JR黒部)から桃原(現宇奈月温泉)へは、黒部川水系の電源開発を計画していた日本電力の子会社・黒部鉄道が600V電気鉄道で開業した。1930年設立の富山電気鉄道は、富山県全体を一交通圏と考えて1500V動力の高速鉄道を敷設し、1936年までに電鉄富山—西三日市(現電鉄黒部)間を開業。戦時中の統合で富山電気鉄道を母体に、県下の事業者が束ねられて富山地方鉄道が誕生した。

富山地鉄発足後すぐに黒部線の1500V昇圧を行なって富山—宇奈月間直通運転を開始した。戦後は1955年7月に立山開発鉄道千寿ヶ原(現立山線立山)延長が成り、車輌の近代化、CTC化、魚津市内高架化など、順調な歩みを遂げた。沿線に立山・宇奈月の2大観光地を擁していたことから、名古屋・関西方面からは直通列車が乗り入れた。名鉄の車輌による〈北アルプス〉は3線直通で、社線内では宇奈月—寺田—立山間の〈アルペン特急〉にも使用した。これら国鉄・名鉄車輌の乗入は1970〜83年、1990〜99年にもJR西日本車輌が乗入たが、乗客が伸びずに中止に至った。

車輌の中心は、特急用の元西武5000系、一般用の元京阪3000系、自社発注の14760形で、乗客減から全線でワンマン運行が採り入れられている。

早月川を渡る14760形かぼちゃ色塗装14760-14769。 '09 越中中村—西●

本宮に到着したアルプスエクスプレス16014-112-16013。16010形第2編成は1996年に西武5000系を譲り受け、一時は2輌編成で運用したが、2011年12月に水戸岡鋭治氏デザインで改装された。'12.4.28

主要沿革年表

1913(大正 2)年 6月25日	立山軽便鉄道滑川—上市口(現上市)・五百石間開業(762mm・蒸気
1921(大正10)年 4月25日	富山県営鉄道南富山—上滝間開業(1067mm・蒸気)
1922(大正11)年 11月 5日	黒部鉄道三日市(現黒部)—下立間開業(1067mm・600V)
1931(昭和 6)年 8月15日	富山電気鉄道富山田地方—上市口間開業(1067mm・1500V)
1943(昭和18)年 1月 1日	富山電気鉄道が県下交通事業者を統合して富山地方鉄道に社名変更
1973(昭和58)年 6月 1日	貨物営業廃止

常願寺川を渡る10030形10034-10033。10030形は元京阪3000形(初代)で1990〜93年に8編成16輌が譲渡された。この編成は京阪特急色に復元され、2012年4月28日から営業運転に就いた。 '12.4.28 越中三郷—越中荏原

■会社概要

所 富山市桜町1丁目1番36号

資 1,558百万円

株 立山開発鉄道10.9%、富山県3.6%、北陸電力3.0%

■路線概要

<本線>

電鉄富山—宇奈月温泉間53.3km、1067mm単線(電鉄富山—稲荷町間1.6km複線)、直流1500V、自動閉塞式、勾配25.0‰、R160m、トンネル4箇所749m、橋梁196箇所3,665m、最大4輌、95km/h

<立山線>

寺田—立山間24.2km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配30.0‰、R160m、トンネル4箇所647m、橋梁43箇所578m、最大4輌、70km/h

<不二越・上滝線>

稲荷町—岩峅寺間15.7km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配29.0‰、R160m、トンネル無、橋梁41箇所503m、最大4輌、70km/h

データ編 ⇒ P.242

■輸送の推移(鉄道線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	12,130	7,543	5,065
輸送密度	人/km日	3,776	2,111	1,800
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,795	2,069	1,459
営業費	百万円	2,631	2,242	1,644
営業損益	百万円	164	▲183	▲184
車輌数	輌	66	58	73*
従業員数	人	310*	256*	207*

*軌道線を含む

■輸送の推移(富山市内線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	6,579	4,470	3,742
輸送密度	人/km日	7,845	5,064	4,392
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	780	699	576
営業費	百万円	609	653	426
営業損益	百万円	171	46	149
車輌数	輌	19	17	—*
従業員数	人	—*	—*	—*

*軌道線単独数値公表なし

▶ 電鉄魚津に進入する14763-14764による特急「うなづき」。新魚津—電鉄魚津間は北陸本線と並走する。 '11.10.2

日本海沿岸初の市内電車健在

前身は富山電気軌道で、日本海沿岸初の市内電車として1913(大正2)年9月に富山駅前—共進会場前(現堀川小泉)間および西町—総曲輪(現丸の内)—富山駅前間が開業。業績不振もあって1920年に経営が富山市に移り、富山市営軌道となった。1943(昭和18)年1月には富山地方鉄道富山軌道線となり、1945年8月の空襲で全線が不通となり終戦を迎えた。

戦後は、1946年1月の富山駅前—南富山間以降順次復旧し、1950年10月1日からは笹津線が、同年12月31日からは射水線が西町までの乗入を開始した。各線の複線化が完成し、全車ボギー車化を達成した1965年頃が最盛期で、その後は路線縮少が相次いだ。路線縮小は1984年4月の西町—不二越駅前間廃止が最後で、2009年12月23日に富山都心線丸の内—西町間が開業した。この区間は富山市が軌道整備事業者、富山地鉄が軌道運送事業者で、総事業費30億円のうち約13億円の国費補助を受けている。富山都市線を通る環状線は富山駅前から反時計回りの片道運行。

1913(大正 2)年 9月 1日	富山電気軌道富山駅前—小泉町(現堀川小泉)間他開業(1067㎜・600V)
1920(大正 9)年 7月 1日	富山市営軌道となる
1943(昭和18)年 1月 1日	富山地方鉄道富山軌道線となる
1970(昭和45)年 4月 8日	全線ワンマン化
1984(昭和59)年 4月 1日	西町—不二越駅前間廃止
2009(平成21)年 12月23日	富山都心線開業、環状運転開始

▲ 富山大橋の架け替えにより、橋梁部分の線路は複線となり'12年3月24日から使用を開始した。 '12.4.28 安野屋—新富山

■路線概要(全線1067㎜・直流600V)

無、富山都心線を除く全線で21箇所594m、全て1線、40km/h

<本線>
富山駅前—南富山駅前間3.6km、複線、20.0‰、R30m

<支線>
富山駅前—丸の内間1.0km、複線、37.08‰、R30m

<安野屋線>
丸の内—安野屋間0.6km、複線、32.0‰、R21m

<呉羽線>
安野屋—大学前間1.2km、単線、36.75‰、R150m

<富山都心線>
丸の内—西町間0.9km、単線、R150m、無、4箇所19m

富山城址の脇を進むデ9001(2車体連節)。富山ライトレールTLR 600形と同系で、デ9002(銀)デ9003(黒)の3編成が富山都心線開業と同時に就役した。 '12.4.28 丸の内—国際会議場前

富山ライトレール とやまらいとれーる

ポートラムの愛称を持つLRT

富山駅北から岩瀬浜に至る富山ライトレール富山港線は2006年4月29日に開業した。富山駅北—奥田中学校前間1.1kmが軌道、奥田中学校前—岩瀬浜間6.5kmが鉄道で、超低床式連節車が全線を走破する。

鉄道区間の前身はJR西日本富山港線。1924(大正13)年7月に富岩鉄道として開業し、1941年12月に富山電気鉄道に吸収されたのち1943年6月に鉄道省富山港線となった。架線電圧の1500V昇圧は1967年3月で、買収国鉄線区では最も遅い昇圧であった。JR西日本継承後の2001年には昼間時間帯の電車運転を止め、一部気動車運行となった。

富山港線LRT化の引き金は、北陸新幹線延伸であった。これに伴い現在線を仮線に移す必要があり、直流電化の富山港線の存在がネックとなった。そんななかJR西日本は平成2003年2月、既存路線をLRTに切り替えて活性化を図るという構想を発表。例示では富山港線と吉備線が挙げられ、これにいち早く着目したのが富山市であった。

その後の動きは速く、インフラは富山市が負担、列車運行は第三セクターの富山ライトレールが行う公設民営方式を決定した。JR時代に一日約3,000人の利用客は、5,000人超となっている。

項目	単位	2009年度
輸送人員	千人	1,844
輸送密度	人/km日	3,151
輸送トン数	千トン	
営業収入	百万円	302
営業費	百万円	356
営業損益	百万円	▲53
車両数	両	7
従業員数	人	64

▼ 軌道区間を進む岩瀬浜行TLR0606。車輌は万葉線MLRV1000形と同形の、新潟トランシス製の超低床式連節車。2連節車7編成が新造され、塗色は白を基調に、編成ごとに帯の色が異なる。 '12.4.28 奥田中学校前—インテック本社前

▲ 直線区間を快走するTLR0605。朝ラッシュ時10分毎、昼間時15分毎、早朝・深夜30分毎が基本で、従来の城川原に加え、奥田中学校前・粟島・大広田に交換設備を新設した。 '10.8.15 蓮町—犬島新町

主要沿革年表

1924(大正13)年 7月23日	富岩鉄道富山口—岩瀬港(現岩瀬浜)間開業(1067㎜・600V)
1941(昭和16)年 12月 1日	富山電気鉄道となる
1943(昭和18)年 6月 1日	国有化により富山港線となる
1967(昭和42)年 3月30日	1500V昇圧
2006(平成18)年 4月29日	富山ライトレール富山駅北—岩瀬浜間開業

立山連峰を右車窓に浮かべながら岩瀬浜に到着するTLR0601。 '12.4.28 岩瀬浜—競輪場前

会社概要

所 富山市城川原3丁目3番45号
資 498百万円
株 富山市33.1%、富山県16.1%、北陸電力10.0%、インテック10.0%、富山地方鉄道6.0%

路線概要

<富山港線>
富山駅北—岩瀬浜間7.6km、富山駅北—奥田中学校前間1.1kmは軌道
1067㎜単線、直流600V
(軌道区間)
特殊自動閉塞式、25.0‰、R 25m、無、4箇所38.2m、40km/h
(鉄道区間)
自動閉塞式、15.2‰、R 400m、無、15箇所60.4m、60km/h

データ編 ⇒ P.244

万葉線 まんようせん

高岡・新湊を結ぶ万葉線電車

高岡駅前―六渡寺間7.9kmの高岡軌道線と、六渡寺―越ノ潟間4.9kmの新湊港線は生いたちを異にする。六渡寺―越ノ潟間は1980年4月に全廃となった富山地方鉄道射水線の一部として開業した。射水線の前身は越中電気軌道で、当初は軌道であったが1928年に地方鉄道となり、1933年12月に新富山―新伏木口(新湊を経て六渡寺)間が全通した。高岡軌道線は、1948年4月に地鉄高岡(現高岡駅前)―米島口―伏木港間が開業。米島口―新湊間の開業は1951年4月で、この日から地鉄高岡―新湊―新富山―西町間直通運転が始まった。

加越能鉄道は、加賀・越中・能登への高速鉄道建設を目的に富山地方鉄道の出資によって1950年に設立。当初は加越線と砺波・氷見地区バス事業でスタートし、1959年に高岡軌道線を譲り受けた。射水線の転機は、富山新港の建設で、1966年4月に堀岡―越ノ潟で線路が分断され、西側の新湊―越ノ潟間を加越能鉄道に譲渡。こうして新高岡―新湊―越ノ潟間が加越能鉄道となった。1981年1月からは一般公募により「万葉線」と命名されたが、加越能鉄道では赤字に耐えきれずに廃止を表明。2002年4月1日に第三セクター・万葉線株式会社に経営が移っている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,516	1,084	1,150
輸送密度	人/日	1,706	1,264	1,413
輸送トン数	千t	–	–	
営業収入	百万円	276	224	189
営業費	百万円	311	302	244
営業損益	百万円	▲34	▲78	▲55
車両数	両	12	11	12
従業員数	人	27	27	64

主要沿革年表

1930(昭和 5)年 12月23日	越中鉄道越ノ潟―東新湊間開業(1067mm·600V)
1943(昭和18)年 1月 1日	富山地方鉄道射水線となる
1948(昭和23)年 4月10日	富山地鉄高伏線地鉄高岡(現高岡駅前)―米島口―伏木港間開業
1959(昭和34)年 4月 1日	高岡軌道線が加越能鉄道となる
1966(昭和41)年 4月 5日	越ノ潟―新湊(現六渡寺)間加越能鉄道となる
2002(平成14)年 4月 1日	高岡駅前―越ノ潟間、万葉線株式会社となる

▲▲ 鉄道線区間は全線、軌道区間も広小路―米島口間を除いて単線。新吉久で上下列車が行き違う。 '12.7.16

▲ 内川橋梁を渡るMLRV1000形。歴史的経緯から鉄道線と軌道線に分かれるが低床式電車が直通運転を行なう。 '12.7.16 中新湊―東新湊

全長416.5mの庄川橋梁を渡る7073。 '12.7.16 六渡寺―庄川口

■会社概要

所 高岡市荻布字川西68番地

資 499百万円

株 高岡市・射水市・富山県 各30.06%

■路線概要

<高岡軌道線>

高岡駅前―六渡寺間7.9km、1067mm単線(広小路―米島口間2.7km複線)、直流600V、自動閉塞式、39.0‰、R 25m、無、14箇所120、全て1編、40km/h

<新湊港線>

越ノ潟―六渡寺間4.9km、1067mm単線、直流600V、自動閉塞式、33.0‰、R 160m、無、14箇所563m、全て1編、40km/h

データ編 ⇒ P.244

北陸鉄道 ほくりくてつどう

元東急7000系と元井の頭線3000系

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,921	3297	2687
輸送密度	人/日	2027	2483	2107
輸送トン数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	827	690	537
営業費	百万円	850	711	635
営業損益	百万円	▲23	▲21	▲98
車両数	両	32	28	24
従業員数	人	73	51	41

600Vの石川線と1500Vの浅野川線からなる。

石川線は金沢市内の野町を起点とし、北陸本線西金沢駅前の新西金沢に立ち寄ったのち、手取川扇状地に開けた鶴来に至る。新西金沢─鶴来間は1915(大正4)年6月に軌間762㎜の蒸気鉄道で開業し、1921年8月に1067㎜改軌と電気運転を開始した。このことから、新西金沢を発車した電車は、半径80mの急カーブを時速15kmの速度制限で進む。鶴来は車輌工場と鉄道部事務所がある終端駅で、1980年9月までは新寺井に向かう能美線が分岐していた。2009年10月末日までは2.1km先の加賀一の宮に通じ、かつてその先、白山下へも金名線が通じ、石川・能美・金名3線を合わせて石川総線と称していた。今日では石川線のみとなり、元東急7000系と元京王3000系の2輌編成が行き交う。

浅野川線は、JR金沢駅前の北鉄金沢を起点に、浅野川の堤防に沿って市内を北上し、大野川が日本海に注ぐ内灘に至る。北鉄金沢は2001年3月から地下駅となり、それに先立つ1996年12月、車輌を不燃化する必要から元京王井の頭線3000系の導入と1500V昇圧を実施している。両線の電圧が異なってしまったことから車輌の行き来はできない。

主要沿革年表

1915(大正 4)年 6月22日	石川電気鉄道新野々市(現新西金沢)─鶴来間開業(762㎜・蒸気)
1921(大正10)年 8月 1日	1067㎜改軌、600V電気運転開始
1926(大正15)年 5月 1日	浅野川電気鉄道七ツ屋─新須崎間開業(1067㎜・600V)
1980(昭和55)年 9月14日	能美線廃止
1984(昭和59)年 12月12日	金名線休止(1987年4月29日廃止)
1996(平成 8)年 12月19日	浅野川線1500V昇圧
2009(平成21)年 11月 1日	鶴来─加賀一の宮間廃止

▲▲ 石川線新西金沢の押野方に残る15km/h制限は軽便鉄道から始まった歴史を今に伝える。 '12.7.16

▲ 浅野川線の中間に近い三ツ で行き違う北鉄金沢行と内灘行。 '09.10.3

春風を受けて石川線の田園風景を快走する7102-7112。 '12.7.16 井口─小柳

会社概要

所 白山市鶴来大国町二の13-1(鉄道部)
資 1,815百万円
株 名古屋鉄道14.0%、北国銀行3.4%

路線概要

<石川線>
野町─鶴来間13.8km、1067㎜単線、直流600V、自動閉塞式、
勾配 22.5‰、R 80m、トンネル無、
橋梁32箇所150m、最大2輌、70km/h

<浅野川線>
北鉄金沢─内灘間6.8km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、
勾配30.3‰、R 160m、
トンネル1箇所279m、橋梁18箇所172m
最大2輌、60km/h

データ編 ⇒ P.245

のと鉄道 のとてつどう

潮風を受け能登に分け入る

JR七尾線の七尾を起点に、和倉温泉、能登中島を経て33.1km先の穴水に至る。

能登半島にはじめて通じた鉄道は1898(明治31)年4月開業の七尾鉄道津幡—矢田新(後の七尾港)間で、鉄道国有法によって七尾線となった。七尾線は1935(昭和10)年に輪島まで全通。穴水からの能登線は1922(大正11)年に規定されたものの、開業は戦後1959年6月で、1964年9月に蛸島までが全通した。能登線全通当時はすでにクルマ社会に入っていて、国鉄再建法の基準年度(1977~79)の輸送密度は2045人/km日で、第1次・第2次廃止選定基準はクリアしたものの第3次選定は免れない状況であった。石川県は能登振興の見地から鉄道は必要として1987年にのと鉄道を設立し、1988年3月に能登線を転換開業した。一方、七尾線は1991(平成3)年9月の津幡—和倉温泉間電化と同時に、七尾—輪島間の第2種鉄道事業者がのと鉄道となった。このうち旅客の少ない穴水—輪島間が2001年4月1日に廃止。能登線も2005年4月1日廃止に至った。

能登線廃止後の営業区間は七尾—穴水間で、能登線廃止の年2005年に新潟トランシスで新造されたNT-200形7輌が全在籍車輌となって、最大2輌編成で七尾—穴水間を走行する。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,734	2,599	770
輸送密度	人/km日	1,194	974	872
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	466	656	180
営業費	百万円	479	900	346
営業損益	百万円	▲13	▲244	▲183
車輌数	輌	15	28	7
従業員数	人	71	103	37

穴水
七尾湾
和倉温泉
七尾
0 5km

▼ 大津川を渡るNT-200形2輌編成。'06.5.4 田鶴浜—笠師保

夕暮れの能登中島に到着した穴水行。'09.10.31

主要沿革年表

1925(大正14)年 12月15日	七尾線七尾—和倉(現和倉温泉)間開業
1987(昭和62)年 5月 1日	のと鉄道設立
1988(昭和63)年 3月25日	穴水—蛸島間転換開業
1992(平成 3)年 9月 1日	七尾—輪島間を第2種鉄道事業者として開業
2001(平成13)年 4月 1日	穴水—輪島間廃止
2005(平成17)年 4月 1日	穴水—蛸島間廃止

七尾北湾に沿い、能登島を背に力走する。'06.5.4 穴水—能登鹿島

データ編 ⇒ P.246

会社概要

所 鳳珠郡穴水町大町チ24番地2
資 450百万円
株 石川県33.6%、北国銀行5.0%、能登町4.2%、北陸銀行4.2%、興能信用金庫4.0%

路線概要

<七尾線>
七尾—穴水間33.1km、1067mm単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 250m、2箇所
最大2輌、80km/h
※第2種開業線：第3種事業者はJR西日本

えちぜん鉄道

京福越前線を継承した第三セクター

福井を起点に九頭竜川に沿って勝山に至る勝山永平寺線、あわら湯のまちを経て三国港に至る三国芦原線からなる。勝山永平寺線は京都電灯越前電鉄線として開業し、三国芦原線は三国芦原電鉄が開業した。戦時中の電力統制令により電力会社の鉄道兼営が禁止され、京都電灯の鉄道事業が分離独立した会社が京福電気鉄道で1941年3月2日に誕生した。京福電鉄は1944年12月までに三国芦原電鉄、丸岡鉄道、永平寺鉄道を合併。1965年当時の京福福井支社鉄道部は93.8㎞を営業、車輌数は貨車を含むと150輌に達し、一日平均4万人の旅客と1千ｔ以上の貨物を運んだ。その後、乗客減から路線の縮小が続いたのは全国のローカル私鉄共通の現象で、1992(平成4)年2月に京福は永平寺線と越前本線東古市—勝山間の廃止を表明。その後も赤字補填を受けながら営業を継続したが、2000年12月にブレーキロッド破断による正面衝突、2001年6月にも正面衝突事故が発生し、その翌日より全線の運行を停止。永平寺線は2002年10月21日付で廃止となったが、勝山永平寺線(旧越前本線)と三国芦原線は第三セクターえちぜん鉄道としての存続が決定し、2003年7月20日から約半分の路線長で開業し、同年10月19日に両線は全通した。

主要沿革年表

年月日	事項
1914(大正 3)年 2月11日	京都電燈越前電鉄線新福井—市荒川(現越前竹原付近)間開業(軌間1067㎜·600V)
1928(昭和 3)年 12月30日	三国芦原電鉄福井口—芦原(現あわら湯のまち)間開業
1942(昭和17)年 3月2日	京福電気鉄道発足
2001(平成13)年 6月24日	全線運行停止
2003(平成15)年 10月19日	えちぜん鉄道として全線の営業再開

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,855	3,098	3,110
輸送密度	人/km日	2,037	1,673	1,749
輸送トン数	千t			
営業収入	百万円	1,254	964	789
営業費	百万円	1,685	1,297	1,033
営業損益	百万円	▲431	▲333	▲244
車輌数	輌	38	34	27
従業員数	人	139	87	157

1990·1999年度は京福電気鉄道福井鉄道部数値

▲雪原を力走する6103。 '10.2.21 保田一晃

収穫の頃、坂井平野を快走する6002+6001。 '10.9.17 三国芦原線下兵庫—西長田

会社概要

所 福井市松本上町15-3-1
資 537百万円
株 坂井市17.4%、勝山市16… 福井市16.0%、永平寺町1… %、あわら市6.9%

路線概要

全線で137箇所1,069m
<勝山永平寺線>
福井—勝山間27.8㎞、1067㎜… 線(福井—越前開発間2.4㎞複線… 直流600V、自動閉塞式、40.0‰ R 160m、無、最大2輌、65㎞/h

<三国芦原線>
福井口—三国港間25.2㎞、106… ㎜単線、直流600V、自動閉塞式 18.5‰、R 200m、無、最大… 輌、65㎞/h

データ編⇒P.246

FUKUTETSU

福井鉄道

鉄 軌 客 600 1067

高床式車輌の軌道乗入はあと4年

福井鉄道福武線は、福井と越前市武生を結ぶ。福井—武生間には北陸本線も通じていて、両線は最も離れている地点でも2km程度で、並行路線と言える。福井と武生はある程度の都市規模を持つものの、大正時代に並行路線が免許を取得することは困難だったと思われる。が、福武線の前身・福武電気鉄道の設立目的を見るとその謎が解ける。「神明町にあった陸軍鯖江36連隊の兵員輸送を目的に」とある。たしかに、神明付近は北陸本線と最も離れていて、時代なればこそ兵員輸送を大義名分として並行路線の免許を手にしたのであろう。福武電気鉄道は1924(大正13)年2月に武生新(現越前武生)—兵営(現神明)間が開業し、1933(昭和8)年10月に福井駅前に併用軌道で乗り入れた。福井市内の路線は1945年7月19日の戦災と1948年6月28日の震災で被害を受けたが、1950年11月に京福(現えちぜん鉄道)三国芦原線田原町まで延長、同時に福井駅前への路線を市役所前でスイッチバックする線形に切り替えた。

長らく鉄道線の大型車輌が軌道線に乗り入れていたが、2006年4月1日から低床車主力に変わり、各駅のホームは切り下げられている。また2008年12月に名鉄が経営から撤退し、地元資本となった。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,925	1,917	1,640
輸送密度	人 km日	3,701	2,437	2,166
輸送トン数	千トン	−	−	−
営業収入	百万円	599	462	349
営業費	百万円	618	509	555
営業損益	百万円	▲19	▲47	▲206
車輌数	輌	35	33	33
従業員数	人	73	65	68

▲▲ 主力の低床車は元名鉄岐阜600V線区の廃止により転入した。急行は朝夕の運行で、市役所前でスイッチバックしてヒゲ線と呼ばれる区間に進入する。 '12.4.17

▲ 上鯖江改めサンドーム西に着いたモハ610-クハ610。名古屋市営地下鉄名城線1000系車体に豊橋鉄道1900系の電装品を組み合わせて1999年11月に登場。 '12.4.17

主要沿革年表

年月日	事項
1921(大正10)年 12月22日	福武電気鉄道設立
1924(大正13)年 2月23日	武生新(現越前武生)—兵営(現神明)間開業(1067mm・600V)
1941(昭和16)年 7月 2日	南越鉄道を合併
1945(昭和20)年 8月 1日	鯖浦電気鉄道と合併し、福井鉄道設立
1998(平成10)年 11月30日	昼間時普通20分ヘッドに変更
2006(平成18)年 4月 1日	低床車中心の運行に変わる
2008(平成20)年 12月29日	名古屋鉄道が経営から撤退し、地元資本となる

日野川を渡るモハ201-1-モハ201-2。200形3編成は多客時中心に運用されている。高床式車は2016年度末までに低床車に置き換えられる予定。 '12.4.17 家久—サンドーム西

データ編 ⇒ P.247

会社概要

所 越前市北府2丁目5番20号

資 100百万円

株 鯖江商工会議所6.8%、まちづくり福井6.8%、武生商工会議所5.4%、福井市福井鉄道福井線サポート団体協議会・福井鉄道福武線利用促進鯖江市民会議・越前市福武線を応援する連絡協議会 各4.05%

路線概要

越前武生—田原町間20.9km、市役所前—福井駅前間0.5km、1067mm単線（花堂—田原町間4.0kmおよび市役所前—福井駅前間0.5km複線）、直流600V、自動閉塞式（武生新—鉄軌分界点間18.1km）、24.8‰、R 50m、無、65箇所632m、最大2輌、65km/h

伊豆箱根鉄道

〈踊り子〉乗入れの駿豆線と通勤客主体の大雄山線

三島を起点として伊豆半島の西側を狩野川沿いに走って修善寺に至る駿豆線と、小田原を起点として狩川沿いに大雄山に至る大雄山線から成る。

駿豆線の前身は、雨宮敬次郎らの経営による豆相鉄道で、1067㎜軌間の蒸気鉄道として1898(明治31)年5月に三島町(現三島田町)—南條(現伊豆長岡)間が開業した。当時の東海道本線は御殿場回りで、初代三島(現下土狩)への接続を果たしたのち、1934(昭和9)年12月に現在の線形となった。国鉄からの週末温泉列車の直通は1933年5月から始まっていて、1981年10月からは国鉄直通列車が特急化され、〈踊り子〉の乗入が今日に至る。線内列車は全て20m級3輌編成で、元西武701系の1100系2本、自社発注冷房車3000系6本、オールクロスシート車7000系2本が運用に就く。〈踊り子〉は社線内では快速扱いで料金は不要であるが、通学定期では乗車できない。

大雄山線の前身、大雄山鉄道は、道了尊で有名な最乗寺への参詣鉄道として1925(大正14)年10月に開業した。今日では小田原近郊の通勤・通学路線の色彩が強く、終日12分間隔の運行。18m級3輌編成の5000系7本が所属する。

主要沿革年表

1898(明治31)年 5月20日	豆相鉄道三島町(現三島田町)—南條(現伊豆長岡)間開業(1067㎜·蒸気)
1918(大正 7)年 8月10日	駿豆鉄道三島町—大場間600V電気運転開始
1925(大正14)年 10月15日	大雄山鉄道(仮)小田原—大雄山間開業(1067㎜·600V)
1941(昭和16)年 8月23日	駿豆鉄道が大雄山鉄道を合併
1957(昭和32)年 6月 1日	伊豆箱根鉄道に社名変更
1976(昭和51)年 11月25日	大雄山線1500V昇圧
2009(平成21)年 4月 1日	駿豆線で駅収受方式のワンマン運転開始

輸送の推移(駿豆線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	14,831	12,822	10,461
輸送密度	人/㎞日	18,145	15,591	12,301
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,473	2,255	1,795
営業費	百万円	2,383	1,998	1,751
営業損益	百万円	90	257	44
車輌数	輌	52	50	35
従業員数	人	261*	212*	176*

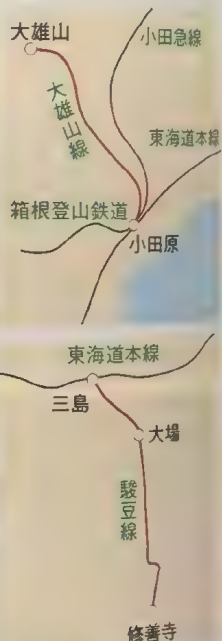
*十国峠鋼索線を含む

輸送の推移(大雄山線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,046	8,811	7,759
輸送密度	人/㎞日	14,914	14,189	12,713
輸送屯数	千屯	—	—	[illegible]
営業収入	百万円	1,043	1,087	1,005
営業費	百万円	981	922	996
営業損益	百万円	62	165	9
車輌数	輌	29	26	22
従業員数	人	100*	99*	85

*駒ケ岳鋼索線を含む

和田河原で行き違う5000系車輌。5001-5002-5501は1984年製の1次車。5011-5012-5506は1993年製の6次車。 '08.8.14

1302-1402-2202による修善寺行。 '11.10.8 田京—大仁

3009-3010-3505による修善寺行。3000形第5編成は1987年製で軽量ステンレスボディーとなった。 '11.10.8 大仁—牧之郷

会社概要

所 三島市大場300番地
資 640百万円
株 西武鉄道73.5%

路線概要

<駿豆線>
三島—修善寺間19.8㎞、1067㎜
単線、直流1500V、自動閉塞式、
19.7‰、R 200m、無、
51箇所600m、最大5輌、85㎞/h

<大雄山線>
小田原—大雄山間9.6㎞、1067㎜
単線、直流1500V、自動閉塞式、
26.5‰、R 100m、無、
31箇所199m、最大3輌、70㎞/h

データ編 ⇒ P.248

伊豆急行

鉄 客 1500 1067

伊豆半島東岸を貫くリゾートライン

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,841	6,759	5,360
輸送密度	人・km日	12,842	8,485	6,900
輸送屯数	千屯	-	-	-
営業収入	百万円	7,095	5,898	4,640
営業費	百万円	6,683	6,250	4,416
営業損益	百万円	412	▲351	224
車輌数	輌	65	68	69
従業員数	人	473	326	318

JR伊東線の終点伊東から、伊豆半島の東海岸を45.7km南下して伊豆急下田に至る。半島での鉄道計画は、1922(大正11)年制定の改正鉄道敷設法で熱海—下田—大仁が示されたが、国鉄として開業したのは伊東までのみであった。伊東—下田間は、伊豆開発に着目した東京急行電鉄によって、別会社方式で1961(昭和36)年12月に開業した。

沿線には温泉、海水浴場、ゴルフ場などの観光、リゾート施設が多数あり、首都圏からJR特急が乗り入れる。定期列車はJR185系〈踊り子〉、251系〈スーパービュー踊り子〉が最大10輌で運転する。また、伊豆急2100系の〈リゾート踊り子〉も走る。伊豆急の代表車輌は、1985年に登場した2100系「リゾート21」で、海側の座席をワイドな窓に向け、運転台背後の座席を階段状に配して展望を良くした車輌として人気となっている。1993年の5次車まで8輌編成5本が在籍したが、2006年に1次車、2009年に2次車が引退して、現在は3次車（リゾートドルフィン号）4次車（黒船電車）5次車（アルファ・リゾート21）が活躍している。開業時から活躍を続けた100系は、2002年にクモハ103号車1輌のみを事業用車として残し全廃となり、2011年には本線営業運転に復活し貸切列車などで活躍している。2004年からは東急電鉄からの譲受車である8000系3輌編成15本が在籍している。

主要沿革年表

1959(昭和34)年 4月11日	伊東下田電気鉄道設立
1961(昭和36)年 2月20日	伊豆急行に社名変更
1961(昭和36)年 12月10日	伊東—伊豆急下田間開業（1067mm・1500V）
1969(昭和44)年 7月 1日	ATS使用開始
1980(昭和55)年 10月 1日	貨物営業廃止
1985(昭和60)年 7月20日	"リゾート21"運転開始

▲▲ 8000系3輌編成×2の6輌編成。8000系の増備により200系は2008年12月14日に営業運転を終了した。 '11.10.8 稲梓—河津

▲ 2100系第4編成「黒船電車」。2100系は第3編成「リゾートドルフィン」と第5編成「アルファ・リゾート21」の3編成が残る。 '05.8.6 今井浜海岸—伊豆稲取

相模湾を望みながら8000系3輌編成×2の6輌編成が力走する。 '11.10.8 川奈—富戸

会社概要

所 伊東市八幡野1151番地
資 90百万円
株 伊豆急ホールディングス100.0%

路線概要

伊東—伊豆急下田間45.7km、1067mm単線、直流1500V、自動閉塞式、26.0‰、R 300m、31箇所17,840m、173箇所2,025m、最大10輌、90km/h

データ編 ⇒ P.249

岳南鉄道

貨物廃止で存廃の岐路に立つ

東海道本線吉原から分岐して、富士市吉原地区を3分の2周するような線形で岳南江尾に至る。

吉原は東海道の宿場町として栄えたが、東海道本線は中心部を通らず、街外れに鈴川(現吉原)駅が開設された。中心部と鈴川駅を結ぶ岳南鉄道の開業は、戦後1949(昭和24)年11月で、鈴川—旧左富士信号場間1.7kmは1936年開設の日産自動車専用鉄道を利用した。富士南麓に広がる裾野に位置する岳南地方は、豊富な湧水と森林を利用した製紙業が発達し、田子ノ浦港を背にしていたことから、高度成長期には、自動車、食品、医薬品工業などの工場が林立し始めた。1969(昭和44)年度の貨物輸送量は99.9万ｔに達し、長らく貨物収入が旅客収入を上回っていた。しかし、1970年代以降は貨物のトラック輸送への移行が進み、1984年2月に国鉄貨物が拠点間輸送中心に方針転換がなされると、一般貨物中心であった岳南の貨物は大打撃を被り、2009(平成21)年度は6.6万ｔにまで落ち込んだ。2011年に入ってJR貨物が連絡運輸休止方針を固め、岳南鉄道貨物は2012年3月16日限りで運行を終了した。減ったとはいえ年間4,317万円(2010年度)の収入を失うと営業継続は困難となり、富士市長は2014年度までの公的支援を表明している。

項目	単位	1990年度	1999年度
輸送人員	千人	1 454	809
輸送密度	人/km日	1 731	995
輸送屯数	千屯	262	141
営業収入	百万円	399	266
営業費	百万円	438	297
営業損益	百万円	▲39	▲31
車両数	両	12	9
従業員数	人	59	30

主要沿革年表

1936(昭和11)年　8月 5日	日産重工業専用鉄道運行開始
1948(昭和23)年 12月15日	岳南鉄道設立
1949(昭和24)年 11月18日	鈴川(現吉原)—吉原本町間開業(1067㎜・1500V)
1953(昭和28)年　1月20日	岳南富士岡—岳南江尾間開業により全通
1969(昭和44)年　9月10日	1500V昇圧
2012(平成24)年　3月17日	貨物列車運行廃止

▲▲ 岳南富士岡で顔を揃える7002と8001-8101。いずれも京王3000形で、他に7001と7003が在籍する。旅客数はピークの1/5に落ち込んでいる。 '11.10.8

▲ 貨物列車の先頭に立つED402。ED403とともに松本電気鉄道から1971年に譲り受けた。ED403は2005年1月から大昭和製紙吉原の支援塗色となったが、ED402はオリジナル塗色を貫いた。 '07.9.29

岳南江尾に留置中の7001。岳南江尾は東海道新幹線の脇に位置する。 '11.10.8

■会社概要

所 富士市今泉1丁目17番39号

資 160百万円

株 富士急行19.9%、フジヤマリゾート15.9%、富士急セールス10.3%、富士急伊豆タクシー9.7%、日本製紙7.3%、日本通運6.3%、静岡ホールディングス4.2%

■路線概要

吉原—岳南江尾間9.2km、1067㎜、単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配15.0‰、R 180m、トンネル無、橋梁42箇所248m、最大2輌、45km/h

データ編 ⇒ P.249

① 静岡鉄道

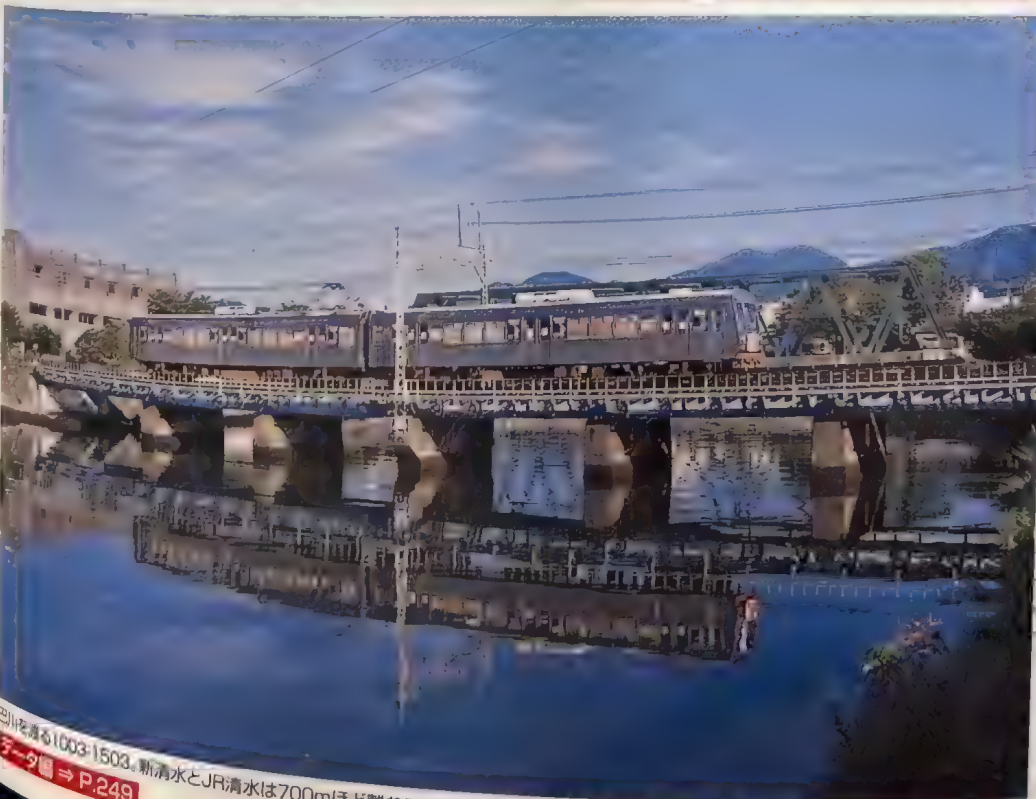
静岡─清水・都市間電車

静岡の中心部と港湾都市・清水を結ぶ都市間鉄道。全長10.8kmに13の中間駅があり、平均駅間距離は785.7mと短い。起点の新静岡は、JR静岡駅の北0.5kmの地点に位置し、バスターミナルとショッピングセンターを併設する。古庄─県総合運動場間で東海道本線と新幹線を乗り越し、狐ヶ崎─入江岡間では東海道本線と複々線のように並走する。旅客車輌は全長18mのオールステンレス車クモハ1000形＋クハ1500形2輌編成が12編成あり、昼間時でも6〜7分間隔で走る。全列車がワンマン運行であるが、全駅に券売機・自動改札機が設置されていて、運転士は運賃収受を行なわない。1994年6月2日からは地方民鉄では初めてストアードフェアシステムを導入している。急行運転は一時廃止されたが、2011年10月に平日朝の急行運転が復活し、新静岡行通勤急行の一部は県総合運動場で先行する普通を追い抜き、新清水行急行は、先行の県総合運動場行普通と接続する。

当線のルーツは、私鉄王といわれた雨宮敬二郎経営の軌間762mmの蒸気軌道で、1908(明治41)年に鷹匠町(現新静岡)─辻村(現新清水)間が開業した。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	14,509	12,498	10,540
輸送密度	人/km日	17,932	15,505	14,114
輸送トン数	千t			
営業収入	百万円	1,718	1,567	1,361
営業費	百万円	1,689	1,547	1,727
営業損益	百万円	29	20	▲366
車輌数	輌	24	24	24
従業員数	人	150	120	94

主要沿革年表

1908(明治41)年 12月 9日	大日本軌道静岡支社鷹匠町(現新静岡)─辻村(現新清水)間開業(762・蒸気)
1920(大正 9)年 8月 2日	駿遠電気により1067mm改軌・600V電気運転開始
1934(昭和 9)年 8月21日	静岡電気鉄道により複線化なる
1943(昭和18)年 5月15日	静岡鉄道発足
1945(昭和21)年 12月27日	軌道から地方鉄道に変更
1975(昭和50)年 9月 1日	ワンマン運転開始
2011(平成23)年 10月 1日	平日朝に急行復活、通勤急行新設

▲▲ 長沼には車輌工場があり、新静岡─柚木間、長沼─新清水間に区間列車がある。 '08.8.14

▲ 東海道新幹線と東海道本線を乗り越して県総合運動場前に進入する1507-1007。2008年に静岡清水線開業100周年を迎えた。 '08.8.14 古庄─県総合運動場

巴川を渡る1003-1503。新清水とJR清水は700mほど離れている。 '08.8.14 入江岡─新清水

データ編⇒P.249

■会社概要

所 静岡市葵区鷹匠1丁目1番1号
資 1,800百万円
株 東京急行電鉄3.9%、静岡銀行3.7%

■路線概要

新静岡─新清水間10.8km、1067mm複線、直流600V、自動閉塞式、30.0‰、R 100m、無、33箇所420m、最大2輌、70km/h

大井川鐵道

蒸機の大井川本線とアプトの井川線

大井川本線は、金谷を起点に、大井川に沿って家山、下泉、駿河徳山を経て39.5km先の千頭に至る。

開業は1927(昭和2)年6月で、幾度かの部分開業を経て1931年12月に全通を見た。当初は蒸気動力であったが、1949年11月に直流1500V電化が成り、1951年8月から電車運転が始まった。

鉄道を守るために考え出されたのが、蒸気機関車の運転であった。1970(昭和45)年に千頭駅構外側線を使って小型蒸機の保存運転を開始し、1976年7月からは本線上をC11227が客車列車を牽引する本格的な蒸機保存運転が始まった。

井川線の軌間は1067㎜であるが、車輌限界は一般の4分の3というサイズで、車輌は軽便鉄道並の大きさ。営業者は大井川鐵道であるが、資産は中部電力のもので赤字額も中部電力が負担していて、電源開発に伴う補償的な意味合いが強い。定住人口は奥泉と接岨峡温泉に少しあるだけで、利用客の大半は観光客である。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,609	1,159	918
輸送密度	人/km日	1,442	1,045	814
輸送トン数	千t	2	1	1
営業収入	百万円	1,135	951	1,034
営業費	百万円	1,307	1,439	982
営業損益	百万円	▲171	▲488	52
車輌数	輌	126	127	110
従業員数	人	124	116	148

■会社概要

所 島田市金谷東2丁目1112番地の2

資 70百万円

株 名古屋鉄道10.5%、中部電力6.0%

▼ 千頭で顔を合わせるC11190とC10の牽引列車。 '11.10.

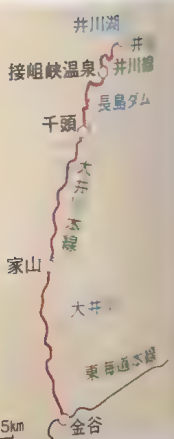
▼▼ アプトいちしろ—長島ダム間では‰の急勾配が連続し、ラックレールが設けられ、電気機関車が後押しする。 '11.11.5 アプトいちしろ—長島ダム

主要沿革年表 〈大井川本線〉

1925(大正14)年 3月10日	大井川鉄道設立
1927(昭和 2)年 6月10日	金谷—横岡間開業(1067㎜・蒸気)
1931(昭和 6)年 12月 1日	青部—千頭間開業により全通
1949(昭和24)年 11月18日	1500V電気運転開始
1976(昭和51)年 7月 9日	蒸気機関車牽引列車運転再開

主要沿革年表 〈井川線〉

1935(昭和10)年 3月20日	大井川電力専用鉄道千頭—大井川発電所間運行開始(762㎜・内燃)
1936(昭和11)年 11月19日	1067㎜改軌
1954(昭和29)年 4月 1日	中部電力専用鉄道大井川ダム—堂平間運行開始により全通
1959(昭和34)年 8月 1日	中部電力専用鉄道を引き継ぎ大井川鉄道井川線開業
1990(平成 2)年 10月 2日	アプトいちしろ—接岨峡温泉間新線に変更

大井川第1橋梁を渡る。元近鉄南大阪線の特急車・16000系。他に元京阪・元南海の特急車が揃う。 '11.10.9 抜里—川根温泉笹間渡

■路線概要

<大井川本線>

金谷—千頭間39.5km、1067㎜単線、直流1500V、スタフ閉塞式(金谷—新金谷間)、自動閉塞式(金谷—千頭間)、勾22.0‰、R 200m、トンネル14箇所4,070m、橋90箇所1,555m、最大7輌、68

<井川線>

千頭—井川間25.5km、1067㎜単線、内燃、アプトいちしろ—長島ダム間は直流1500V、特殊自動閉塞式、勾90.0‰、R 50m、トンネル61箇所7,783m、橋54箇所2,126m、最大8輌、30

データ編 ⇒ P.250

天竜浜名湖鉄道

天竜川、みかん畑、浜名湖を眺めて走る

東海道本線掛川を起点に、森、二俣を経て浜名湖の北を回って新所原に至る。この経路は、江戸時代から姫街道として知られ、1922(大正11)年公布の改正鉄道敷設法で予定線となったが、全線開業は1940(昭和15)年6月1日であった。全長67.7kmは長大であるが、通しの利用客は皆無に等しく、両端の掛川—遠江森、三ヶ日—新所原間は利用客は多いものの、中間部の利用客は少ない。結局、全線を平均した輸送密度は2000人/km日に満たず、1982(昭和57)年11月22日に第2次廃止対象線に指定された。関係市町村は10に上り、調整は難航したが、結論としては第三セクター私鉄への転換が決定した。開業に合わせて富士重工業製LE-Car13輌が新造され、運転本数は国鉄の2倍以上に増発された。国鉄時代は通票閉塞式で、交換可能駅に運転取扱員が常駐していたが、1989(平成1)年3月までに全線が特殊自動閉塞式となり、合理化をすすめた。運転本数増により利用客の減少に歯止めがかかり、朝ラッシュ時の掛川方はかなりの混雑であるが、残念ながら赤字体質が続いている。

2009年度営業赤字額は年間2億円を超え、鉄道の経営改善問題が起こっている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,344	2,078	1,574
輸送密度	人/km日	1,163	1,002	787
輸送トン数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	535	523	416
営業費	百万円	613	683	660
営業損益	百万円	▲78	▲160	▲244
車輌数	輌	15	19	17
従業員数	人	79	81	89

主要沿革年表

1935(昭和10)年 4月17日	国鉄二俣東線掛川—遠江森(現遠州森)間開業(1067㎜・蒸気)
1936(昭和11)年 12月 1日	二俣西線三ヶ日—新所原間開業
1940(昭和15)年 6月 1日	遠江森—金指間開業により二俣線全通
1985(昭和60)年 3月14日	貨物営業廃止
1986(昭和61)年 8月18日	天竜浜名湖鉄道設立
1987(昭和62)年 3月15日	掛川—新所原間転換開業

▲▲ 天竜川を渡るTH2110。TH2100形はTH1形を置き換えるべく2001～2005年に14輌が新造された。 '11.10.10 西鹿島—二俣本町

▲ 天竜二俣駅遠望。画面右手奥には扇形庫があり、転車台・鉄道歴史館見学ツアーが実施されている。 '11.10.10

浜名湖の湖畔間近に位置する浜名湖佐久米駅舎には喫茶店が入居している。 '11.10.10

■会社概要

所 浜松市天竜区二俣町阿蔵114番地の2

資 630百万円

株 静岡県39.7%、浜松市19.5%、掛川市7.6%、湖西市5.2%、静岡銀行4.8%

■路線概要

掛川—新所原間67.7km、1067㎜単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 200m、12箇所2,620m、231箇所3,089m、最大2輌、80km/h

データ編 ➡ P.251

遠州鉄道

浜松の郊外電車は12分間隔で運行

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,280	9,359	9,260
輸送人キロ	万人キロ	10,476	10,780	10,910
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	1,607	1,743	1,602
営業費	百万円	1,391	1,510	1,327
営業損益	百万円	215	233	275
車両数	輌	26	29	34
従業員数	人	132	121	117

JR浜松駅に近い新浜松を起点とし、浜北を経て西鹿島に至る。浜松の近郊路線で利用客は多く、全線単線でありながら終日12分間隔の運行を基本とし、昼間時2輌、ラッシュ時4輌編成となる。

浜松—鹿島間鉄道のルーツは、1909(明治42)年12月開業の大日本軌道浜松支社による板屋町(後の遠州浜松)—鹿島(現西鹿島付近)間の蒸気軌道。もともとは軌間762㎜であったが、1923(大正12)年4月に1067㎜改軌、直流750V電化、地方鉄道改組がなった。1927(昭和2)年9月に旭町(後の新浜松)—遠州馬込間の旅客営業を開始して国鉄浜松駅前乗り入れが成り、長らく、新浜松から東海道本線に沿って遠州馬込に向かい、そこでスイッチバックする線形が続いた。しかし、1985年12月1日に新浜松—助信間2.64㎞の高架新線が開通して、所要時分の短縮が実現した。

電車塗色は赤地に白帯で、モハ+クハの2輌編成が14本。全車冷房車で、18m級2扉車がモハ30形+クハ80形、1984年から新製された1000系は19m級3扉車、1999(平成11)年から登場した2000系は外観は1000系を踏襲したものの、シングルアームパンタグラフ集電、IGBT素子を用いたVVVFインバータ制御となっている。

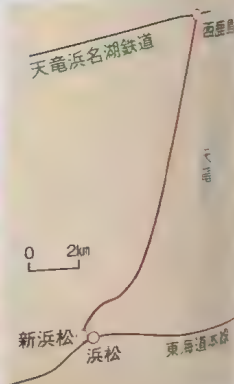
主要沿革年表

1909(明治42)年 12月 6日	大日本軌道浜松支社板屋町(後の遠州浜松)—鹿島(現西鹿島付近)間開業(762㎜・蒸気)
1923(大正12)年 4月 1日	1067㎜改軌、750V電化、地方鉄道改組
1943(昭和18)年 11月 1日	遠州鉄道成立
1976(昭和51)年 4月 1日	貨物営業廃止
1985(昭和60)年 12月 1日	新浜松—助信間高架化

■会社概要
所 浜松市東区西ヶ崎町686-1(鉄道営業本
資 3,800百万円
株 遠州鉄道従業員持株会3.5%

▼ 終点西鹿島駅は留置線を有し、モハ30形+クハ80形はラッシュ時以外は休んでいることが多い。 '11.10

▼▼ クハ1504+モハ1004が西陽を浴びて力走する。 '11.10.10 遠州西ヶ崎—

浜北で行き違う2101-2001新浜松行と1506-1006西鹿島行。1000形は7本、2000形は4本在籍。 '11.10.10

■路線概要
新浜松—西鹿島間17.8㎞、1067㎜単線、直流750V、自動閉塞式、25.0‰、R 160m、最大4輌、無、67箇所2,368m、70㎞/h

データ編 ⇒ P.251

名古屋鉄道

鉄 軌 客 貨 1500 内燃 1067

私鉄3位の営業距離を誇る

名古屋鉄道は、中京圏に444.2kmに及ぶ鉄・軌道を展開する大手私鉄で、路線長では近鉄・東武に次いで全国第3位の規模を有する。豊橋―名鉄名古屋（旧新名古屋）―名鉄岐阜間（旧新岐阜）の名古屋本線を幹に、そこから分岐する犬山線、常滑線などの準幹線を中心に形成されている。幹線系は並行するJR東海と競合しつつも都市間高速電車としての機能を発揮しているが、路線網の末端には不採算路線も多い。全社の一日平均輸送人員は93.3万人で、路線長が約5分の1の京阪電鉄の約1.2倍の水準でしかない。2005年4月1日に岐阜600V線区を全廃するなど、近年、不採算線区の廃止が続き、長らく私鉄2位であった路線長は3位に後退、その分、輸送密度は好転している。

現在の名古屋鉄道は、1935（昭和10）年に名岐鉄道が愛知電気鉄道を合併した際に社名を変更した。

名岐鉄道の前身は1894（明治27）年6月設立の愛知馬車鉄道に行き当たる。愛知馬車鉄道は京都に電車が開通したことを知って電気動力に計画を変更し、名古屋電気鉄道と社名を変更したのち、1898年5月に笹島（名古屋駅付近）―県庁前間を開業した。その後、市内線を延長させたほか、1912（大正元）年以降は一宮線（枇杷島橋―岩倉―西印田間）、犬山線（岩倉―犬山間）などの郡部線を開業した。明治末から大正期にかけては多くの都市で電気鉄道が市有化され、名古屋においても市営化が決定。郡部線だけが名古屋電気鉄道の第2会社ともいうべき新会社・名古屋鉄道（初代）に引き継がれた。

名古屋鉄道は1930（昭和5）年に岐阜市を中心に営業基盤をもっていた美濃電気軌道を合併し、社名を名岐鉄道と改称。1935年4月に名古屋（押切町）―新岐阜間直通がなった。

名鉄岐阜の名古屋本線の発着線4本が列車で埋まる。新岐阜から名鉄岐阜への改称は2005年1月29日であった。 '12.5.19

JR東海道本線・新幹線との併走区間を6500系（4次車）による岩倉行が栄生に進入する。 '12.5.19　名鉄名古屋―栄生

愛知電気鉄道は、1910（明治43）年11月の設立。1912年2月に伝馬町―大野（現大野町）間が開業し、翌1913年に神宮前―常滑間を全通させた。その後、東海道に沿って東進し、1923年8月に東岡崎、1927年6月に吉田（現豊橋）に達した。吉田開業にあたっては単線の豊川鉄道と並行して単線を敷設し両社は複線として共用した。全通と同時に神宮前―吉田間63分の特急を運転し当時日本一の高速運転を行

複々線区間で行き交う2200系6連他8輌編成の快速特急豊橋行と6000系岩倉行　'12.5.19　金山―神宮前

データ編 ⇒ P.252

■会社概要

所 名古屋市中村区名駅1丁目2番4号

資 84,185百万円

株 日本マスタートラスト信託銀行4.5%、日本生命保険3.7%

■路線概要（全線1067mm）

と は平成19年度末数値を記載

<名古屋本線>

豊橋―名鉄岐阜間99.8km、複線（神宮前―金山間2.2km複々線）、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R160m、18箇所10,016m、1954箇所60,804m、最大8輌、120km/h

<西尾線>

新安城―吉良吉田間24.7km単線、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R 160m、無、154箇所6,458m（蒲郡線を含む）、最大6輌、100km/h

<三河線>

猿投―碧南間39.8km単線（梅坪―豊田市間1.4km・知立―重原間2.2km・刈谷市間1.6km複線）、直流1500V、自動閉塞式、24.4‰、R160m、無、141箇所7,923m、最大6輌、80km/h

なった。この間、1926年に西尾鉄道を合併し、1067㎜改軌と電化を進め、神宮前—西尾—吉良吉田間の時間短縮を行なった。

名岐と愛電の合併は、名古屋市長が仲介役となって実現し、合併条件は対等で名岐が存続会社となった。合併はしたものの西部線（旧名岐）と東部線（旧愛電）は、レールの上でつながりがなく、電圧も西部線600V、東部線1500Vと異なっていた。まず1941年8月に西部線が新名古屋（現名鉄名古屋）地下駅に乗り入れ、1944年9月に新名古屋—神宮前間が開業した。この時点でも電圧は異なり、金山を分界点として乗り換えを余儀なくされた。西部線の1500V昇圧がなったのは戦後1948年5月12日で、ようやく直通運転が始まった。戦時中の交通統合では、1939年瀬戸電気鉄道、1940年渥美電鉄、1941年三河鉄道、1943年知多鉄道・竹鼻鉄道・東美鉄道等を合併し、ほぼ現在の路線網となった。

高度成長期の名古屋鉄道は、新名古屋直通とフリークエンシー確保がキーワードで、幹線、準幹線級の複線化と、ネットワークからはずれた岩倉支線（岩倉—小牧間）、一宮線（岩倉—東一宮間）などの廃線が進められた。1955年にカルダン駆動オールM編成の5000系が登場、1959年には料金不要としては日本初の冷房車5500系が登場。そして、1961年6月1日、日本初の前面展望車・パノラマカー7000系が運転を開始し、それを機に名古屋本線最高時速は110kmに引き上げられた。鵜沼から国鉄高山本線乗り入れ列車の運転開始は1965年で、名鉄が座席指定料金を徴収した最初の定期列車でもあった。昭和50年代は新線開業が相次いだ。1978年8月に瀬戸線栄町乗入、1979年7月豊田新線開業と地下鉄鶴舞線相互乗入、1980年知多新線内海延長、1982年羽島新線が開業した。閑散線区の合理化は、1984年9月23日の広見・八百津線へのLE-car導入・ワンマン運行に始まった。LE-car線区は、1985年3月に三河猿線猿投—西中金間、1990（平成2）年7月に三河線碧南—吉良吉田間が加わった。そして、2000年4月1日に鉄道事業法が改正されて、鉄道廃止が許可から届出制に変わると、三河線碧南—吉良吉田間

木曽川を渡る1200系による特急豊橋行。犬山橋は長らく道路併用橋であったが、2000年3月に新道路橋が開通した。'12.5.19 新鵜沼—犬山遊園

可児川を渡る6000系2輌編成 広見線新可児—御嵩間は折り返し運転で、存廃問題が起こっている。'12.5.19 顔戸—御嵩口

■路線概要（全線1067㎜）
＜豊川線＞軌道法準拠
国府—豊川稲荷間7.2km単線、直流1500V、自動閉塞式、23.0‰、R 200m、無、29箇所1,319m、最大6輌、85km/h
＜豊田線＞
赤池—梅坪間15.2km複線、直流1500V、自動閉塞式、34.5‰、R 281m、5箇所1,694m、92箇所4,824m、最大6輌、100km/h
＜蒲郡線＞
吉良吉田—蒲郡間17.6km単線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 240m、最大4輌、85km/h
＜常滑線＞
神宮前—常滑間29.3km複線、直流1500V、自動閉塞式、33.2‰、R 240m、無、155箇所8,278m、最大8輌、120km/h
＜築港線＞
大江—東名古屋港間1.5km単線、直流1500V、スタフ閉塞式、20.0‰、R160m、無、5箇所14m、全て4輌、60km/h

空港線を駆け抜ける2000系ミュースカイ8輌編成新鵜沼行。 '12.2.5 中部国際空港—りんくう常滑

猿投—西中金間、八百津線、竹鼻線江吉良—大須間などの廃止表明がなされ、2004年4月1日までに廃止された。八百津線等廃止の2001年10月1日は、高山線直通〈北アルプス〉の最終日でもあり、名鉄の鉄道経営が「規模重視」から「効率重視」へ移りつつあることを印象づけた。

2005年2月開港の中部国際空港へのアクセス線は、空港関連事業の一環として中部国際空港連絡鉄道が設立され、同社が空港線常滑—中部国際空港間の建設を行い、名鉄は第2種事業者として営業。合わせて常滑線の改良を実施した。また2011年2月11日にはICカードmanacaを蒲郡線と広見線を除く全線に導入している。

路線概要

<河和線>
太田川—河和間28.8km複線(河和口—河和間3.0km単線)直流1500V、自動閉塞式、32.0‰、R280m、1箇所61m、119箇所1,864m、最大8両、100km/h(太田川—河和口間)、75km/h(河和口—河和間)

<知多新線>
富貴—内海間13.9km、単線、直流1500V、自動閉塞式、34.8‰、R 177m、7箇所1,875m、72箇所1,458m、8箇所221m、最大8両、100km/h

<瀬戸線>
栄町—尾張瀬戸間20.6km複線、直流1500V、自動閉塞式、30.0‰、R 125m、1箇所1,725m、98箇所4,157m、最大4両、95km/h

<小牧線>
上飯田—犬山間20.6km単線(上飯田—小牧間9.8km複線)直流1500V、上飯田—味鋺間車内信号式、味鋺—犬山間自動閉塞式、25.1‰、R 300m、3箇所4,894m、79箇所3,021m、最大4両、95km/h(上飯田—味鋺間は第2種開業線:第3種事業者は上飯田連絡線)

<各務原線>
名鉄岐阜—新鵜沼間17.6km複線、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R 160m、無、64箇所808m、最大6両、100km/h

<犬山線>
枇杷島分岐点—新鵜沼間26.8km複線、直流1500V、自動閉塞式、30.0‰、R 170m、無、112箇所3,658m、最大8両、110km/h

<広見線>
犬山—御嵩間22.3km複線(新可児—御嵩間7.4km単線)直流1500V、自動閉塞式、30.0‰、R160m、1箇所73m、77箇所678m、最大6両、90km/h

<津島線>
須ヶ口—津島間11.8km複線、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 200m、無、78箇所3,162m、最大8両、105km/h

<尾西線>
弥富—玉ノ井間30.9km単線(佐屋—森上間11.6km複線)直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R270m、無、109箇所5,394m、最大4両、100km/h

主要沿革年表

1898(明治31)年 4月 3日	尾西鉄道弥富—津島間開業(1067mm・蒸気)
1898(明治31)年 5月 6日	名古屋電気鉄道笹島—県庁前間開業(1067mm・600V)
1912(明治45)年 2月18日	愛知電気鉄道伝馬町—大野(現大野町)間開業(1067mm・1500V)
1921(大正10)年 7月 1日	名古屋鉄道(初代)が名古屋電気鉄道の郡部線を譲り受ける
1927(昭和 2)年 6月 1日	愛知電気鉄道神宮前—吉田(現豊橋)間全通
1930(昭和 5)年 8月20日	名古屋鉄道が美濃電気軌道を合併
1930(昭和 5)年 9月 5日	名古屋鉄道が名岐鉄道に社名変更
1935(昭和10)年 4月29日	名岐鉄道 新一宮—新笠松間開業により名岐連絡なる
1935(昭和10)年 8月 1日	名岐鉄道が愛知電気鉄道を合併して名古屋鉄道に社名変更
1944(昭和19)年 9月 1日	新名古屋—神宮前間開業により東部線と西部線つながる
1948(昭和23)年 5月12日	西部線1500V昇圧、新岐阜—豊橋直通運転開始(5月16日)
1959(昭和34)年 4月 1日	日本初の大衆冷房車5500系営業運転開始
1961(昭和36)年 6月 1日	パノラマカー7000系営業運転開始
1979(昭和54)年 7月29日	豊田線開業、地下鉄鶴舞線相互直通運転開始
1984(昭和59)年 9月23日	広見・八百津線でLE-car運行開始
1993(平成 5)年 8月12日	犬山線上小田井にて地下鉄鶴舞線相互乗入開始
2001(平成13)年 10月 1日	八百津線・竹鼻線江吉良—大須間等廃止、特急〈北アルプス〉廃止
2003(平成15)年 3月27日	上飯田連絡線開業、小牧線と地下鉄上飯田線相互直通運転開始
2005(平成17)年 1月29日	空港線開業
2005(平成17)年 4月 1日	岐阜600V線区全廃

瀬戸線大曽根に進入する4000系急行栄町行。瀬戸線は古くは堀川をターミナルとしていたが1978年8月に名古屋市の中心地、栄町への地下乗入がなった。 '12.5.20

蒲郡線を行く6000系2輌ワンマン列車。6000系は名鉄初の3扉車で、本線系統からAL・HL車の淘汰に貢献した。 '12.5.19 こどもの国—西浦

名古屋臨海鉄道東築線と平面クロスする築港線。列車の運行は朝夕のみで、唯一の非自動化線。 '12.5.19 東名古屋港

輸送の推移(鉄道線・豊川線)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	583,382	524,611	338,155
輸送密度	人/km日	38,605	35,128	39,119
輸送屯数	千屯	10	—	4
営業収入	百万円	75,312	84,657	82,364
営業費	百万円	64,122	72,912	76,509
営業損益	百万円	11,190	11,745	5,855
車輌数	輌	932	1,197	1,115
従業員数	人	4,500*	4,359*	4,034

*軌道線を含む

路線概要

<竹鼻線>
笠松—江吉良間10.3km単線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R 180m、無、62箇所429m、最大4両、90km/h

<羽島線>
江吉良—新羽島間1.3km単線、直流1500V、自動閉塞式、34.8‰、R160m、無、16箇所969m、最大4両、70km/h

<空港線>
常滑—中部国際空港間4.2km複線、直流1500V、自動閉塞式、無、104箇所3,908m、最大8両、120km/h(第2種開業線:第3種事業者は中部国際空港連絡鉄道)

豊橋鉄道渥美線

東急7200系を迎えた近郊電車

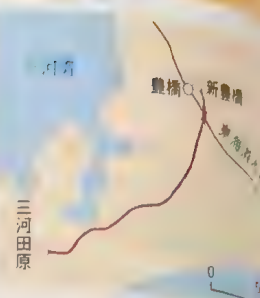
豊橋駅脇に位置する新豊橋から渥美半島を西南方に進んで18.0km先の三河田原に至る。渥美電鉄として1924(大正13)年1月に開業し、開業当初は軌道法を準拠法とし、昭和初期に地方鉄道改組がなった。戦時中は名古屋鉄道の一路線となり、戦後再び独立したという珍しい経緯をもつ。もともとは貨物営業が盛んで、不等間隔のダイヤ、区間列車が多数あるなど典型的なローカル私鉄であった。国鉄貨物縮少のあおりを受けて貨物輸送が1984(昭和59)年2月に廃止になると、翌1985年から新豊橋一大清水間を15分ヘッドとし1989(平成1)年7月に全線15分ヘッドの都市型ダイヤが完成した。都市型ダイヤの導入が功を奏して輸送人員が増え、豊橋郊外の住宅開発によって平均乗車距離が伸びた。フリークエンシーアップによる利便性向上が、素直に輸送密度アップ、収益向上に結びついたことは、鉄道事業者の注目を集めている。

1997年7月には全線の1500V昇圧を実施し、名古屋鉄道7300系導入によって全車輌冷房化を達成。それから3年余りの2000年12月22日に元東急7200系3輌編成を導入し、2001年3月に全車の置き換えが完了した。2008年には上田電鉄デハ7251-クハ5551が入線し、部品取り用中間車を加えて3連とした。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	7,351	7,435	7,597
輸送密度	人/km日	6,682	7,007	7,232
輸送屯数	千屯			
営業収入	百万円	1,122	1,188	1,213
営業費	百万円	944	1,042	1,103
営業損益	百万円	178	146	110
車輌数	輌	29	28	47*
従業員数	人	126*	129*	198

＊軌道線を含む

主要沿革年表

1924(大正13)年 1月22日	渥美電鉄高師—豊島間開業(1067㎜·600V)
1931(昭和 6)年 5月 9日	全線地方鉄道となる
1940(昭和15)年 9月 1日	名古屋鉄道渥美線となる
1954(昭和29)年 10月 1日	豊橋鉄道渥美線となる
1984(昭和59)年 2月 1日	貨物営業廃止
1997(平成 9)年 7月 2日	1500V昇圧

▲▲ 高師を離れるモ1807-モ1857+ク2807。車庫には上田電鉄を経て入線したク2810の姿も見える。 '12.5.18

▲ 新豊橋は2008年6月5日に西方へ50m移設され、島式ホーム1面2線となった。 '12.5.18

渥美半島の平坦地をモ1804-モ1854-ク2804三河田原行が力走する。 '12.5.18 老津—大清水

■会社概要

所 豊橋市駅前大通1-46-1
資 200百万円
株 名古屋鉄道52.4%

■路線概要

<渥美線>
新豊橋—三河田原間18.0km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、30.0‰、R160m、1箇所248m、49箇所377m、最大3輌、70km/h

データ編 ⇒ P.259

豊橋鉄道東田本線

150mの延伸がなった路面電車

橋上駅となった豊橋駅から続くペデストリアンデッキ下から発車する路面電車は、一般的には市内電車と呼ばれるが、正式線名は東田本線という。豊橋駅前から伸びるメインストリートを走り、新川と札木の先で2度直角に曲がって国道1号に踊り出る。東八町で国道1号と別れ、競輪場前から先は単線になって赤岩口と運動公園前に至る。

東田本線は1925(大正14)年7月に豊橋電気軌道によって開業した。豊橋駅—東田間が開業したのは同年12月25日で、豊橋電気軌道は1939(昭和14)年9月に名古屋鉄道傘下となった。会社は豊橋交通に社名変更後、1954年に豊橋鉄道に改称後、渥美線を名古屋鉄道から譲り受けた。東田本線が赤岩口に達したのは1960年6月1日で、1968年に全車のボギー車化を達成した。その後、1976年3月7日に柳生橋支線(新川—柳生橋間)を廃止したが、以後はささやかな路線延伸が続いている。1982年7月に国内では14年ぶりの路面電車新線・井原—運動公園前0.6kmが開業、1998(平成10)年2月に豊橋駅ペデストリアンデッキ下まで150mの延伸を果たした。路面電車復権は唱えられて久しく、各地で路線延伸計画はあるものの、実現は珍しい。井原—運動公園前間R11mの急曲線は車輌乗入制限を伴う。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,255	2,949	2,830
輸送密度	人/km日	4,465	3,896	4,180
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	363	357	375
営業費	百万円	394	418	445
営業損益	百万円	▲31	▲61	▲70
車輌数	輌	14	15	*
従業員数	人	*	*	*

*軌道線単独数値公表なし

▼ 2008年12月19日から運用を開始したLRVのT1000形連節車が、2005年3月31日開業の駅前大通に進入する。このT1000形と800形は運動公園前に入れない。 '11.10.23

▼▼ 石敷の区間で行き違うモ780形とT1000形。モ780形は2005年に名鉄岐阜600V線区から7輌が転じ、主力車となっている。 '11.4.8 前畑—東田坂上

主要沿革年表

1925(大正14)年 7月14日	豊橋電気軌道豊橋駅前—大手通り札木十字路間他開業
1949(昭和24)年 9月 1日	豊橋交通に社名変更
1954(昭和29)年 7月22日	豊橋鉄道に社名変更
1960(昭和35)年 6月 1日	競輪場前—赤岩口間開業
1982(昭和57)年 7月31日	井原—運動公園前間開業
1998(平成10)年 2月19日	豊橋駅ペデストリアンデッキ下150m延長

豊橋のメインストリートで電車が行き交う。駅前—東八町間2.1kmはセンターポールとなっている。 '12.5.18

データ編 ⇒ P.259

路線概要

<東田本線>

- 駅前—赤岩口間4.8km、1067mm複線(競輪場前—赤岩口間1.2km単線)、直流600V、32.5‰、R 22.3m、無、2箇所15m、最大1輌、35km/h
- 井原—運動公園前間0.6km、1067mm単線、直流600V、6.0‰、R 11.0m、無、無、最大1輌、35km/h

愛知環状鉄道

愛知万博の足を契機に大躍進

東海道本線岡崎—中央本線高蔵寺間45.3kmを結ぶ。国鉄岡多線岡崎—新豊田間の転換を受け、新豊田—高蔵寺間は新線を建設して、1988(昭和63)年1月に愛知環状鉄道が開業した。当初は全線単線であったが、2005年開催の愛知万博を契機に1998(平成10)年度から輸送力増強工事が始まった。2001年12月23日に中岡崎—北岡崎間、北野桝塚—三河上郷間の複線化と篠原の行違い設備の使用を開始。2004年10月に瀬戸市—高蔵寺間の複線化、同年11月に一部区間を東海道本線と共用していた岡崎—六名間の別線化が完成した。

万博開催中は高蔵寺経由のエキスポシャトルが乗り入れ、万博終了後の2005年10月から愛環線と中央本線(岡崎—高蔵寺—名古屋)間直通運転が本格的に始まった。2008年1月27日に三河豊田—新豊田間複線化が成り、今日の線形が完成した。

現在の運行は朝夕15分・昼間20分ヘッド、ラッシュ時4輌編成、閑散時2輌編成が基本。平日朝はJR10輌編成による瀬戸口発名古屋行、夕刻にJR6〜8輌編成による名古屋発瀬戸口行が4本あり、夕刻の瀬戸口行きは中水野と瀬戸市の上りホーム長の関係から編成の半分はドアカットを行なう。

主要沿革年表

1970(昭和45)年 10月 1日	国鉄岡多線岡崎—北野桝塚間開業（貨物専業:1067㎜・内燃）
1976(昭和51)年 4月26日	北野桝塚—新豊田間開業、旅客営業開始
1986(昭和61)年 9月19日	愛知環状鉄道設立
1988(昭和63)年 1月31日	岡崎—高蔵寺間開業(1067㎜・1500V)
2001(平成13)年 12月23日	中岡崎—北岡崎間・北野桝塚—三河上郷間複線化
2005(平成17)年 3月 1日	名古屋からエキスポシャトルが乗入開始(9月30日まで)
2005(平成17)年 10月 1日	JR中央本線名古屋直通運転開始

北野桝塚で顔を合わせた2000形緑帯車と青帯車。開業時に登場した100系は2005年11月13日の「さよなら運転」で運用を離脱した。 '11.7.17

複線となった新上挙母—新豊田間を力走する2000形2輌編成×2の4輌編成。 '11.7.17

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	6,262	7,414	13,823
輸送密度	人/km日	4,162	5,021	9,339
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,523	1,999	3,194
営業費	百万円	1,470	1,945	3,485
営業損益	百万円	53	54	▲291
車輌数	輌	20	23	40
従業員数	人	107	153	216

田園地帯を行く2000形2輌編成×2の4輌編成。2012年3月17日改正で土休日のJR直通運転は廃止された。 '11.7.17 三河上郷—永覚

■会社概要

所 岡崎市北野町字二番訳68番地
資 9,475百万円
株 愛知県40.3%、豊田市18.6%、瀬戸市8.9%、岡崎市7.8%、トヨタ自動車4.8%

■路線概要

岡崎—高蔵寺間45.3km、1067㎜単線(中岡崎—北岡崎間1.9km・北野桝塚—三河上郷間2.0km・三河豊田—新豊田間3.6km・瀬戸市—高蔵寺間6.2km複線)、直流1500V、自動閉塞式、
勾配10.0‰、R 500m、
トンネル8箇所6,223m、
橋梁363箇所18,076m、最大10輌、110km/h

データ編 ⇒ P.259

Linimo 愛知高速交通

愛知万博で活躍した日本初の磁気浮上式軌道

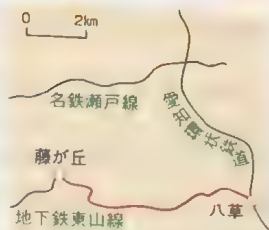
名古屋市の東側に広がる愛知東部丘陵は、市のベッドタウンとしての開発が期待され1972年の都市交通審議会第14号答申では、地下鉄東山線の藤が丘以東への延伸が提示された。しかし、起伏の激しい地形もあって具体化できず、1992年の運輸政策審議会第12号答申で、東部丘陵線は「中量軌道系が適切」と位置付けられた。2005年開催の国際博覧会の会場が愛知県に決まると観客輸送用に東部丘陵線の敷設が具体化した。登坂での走行性能に期待し、1999年7月の機種導入選定委員会では、日本航空が空港アクセス用に開発していた磁気浮上式鉄道(HSST)が提言された。第三セクターの愛知高速交通の設立は2000年2月7日、軌道敷設特許取得は2001年10月、開業は2005年3月25日の愛知万博開幕の19日前であった。

万博開催期間を含む2005年度は輸送人員2130万人、輸送密度29,395人/km日と大賑わいで、営業損失2.1億円。翌2006年度は501万人、7,993人/km日で、営業損失28.1億円。その後、輸送人員は暫増し、営業損失も暫減しているが、2009年3月期に債務超過に陥る事態となり、減資と増資で切り抜けている。2009年度に償却前黒字となったが、年間約20億円の償却費負担、さらに借入金の金利支払が経営の重しとなっている。

主要沿革年表

2001(平成13)年 10月 3日	藤が丘—八草間軌道敷設特許
2005(平成17)年 3月 6日	藤が丘—万博八草(現八草)間開業
2006(平成18)年 4月 1日	万博会場を愛・地球記念公園、万博八草を八草に改称

項目	単位	2005年度	2009年度	2011年度
輸送人員	千人	21,305	6,139	6,772
輸送密度	人/km日	29,395	9,822	
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	4,669	1,085	1,154
営業費	百万円	4,880	2,970	2,625
営業損益	百万円	▲211	▲1,884	▲1,471
車輌数	輌	27	24	24
従業員数	人	112	71	79

*2011年度は事業報告書より作成

▲▲ 藤が丘の地下ホームを発車し、はなみずき通の手前から高架区間となる。ベッドタウンを進む100形3輌編成。 '12.5.20 長久手古戦場—杁ケ池公園

▲ 100形は、中部HSSTが開発したHSST-100Lを基に3輌編成化。日本初の営業磁気浮上式軌道車輌。 '12.5.20 陶磁資料館南—八草

高台の陶磁資料館南から勾配を下って八草に進入する。 '12.5.20 陶磁資料館南—八草

会社概要(平成23年度末)

所 愛知郡長久手町大字熊張字茨ケ廻間1533—736

資 2,309百万円

株 愛知県45.75%、長久手市14.67%、名古屋市13.96%、名古屋鉄道6.68%、日本政策投資銀行3.32%

路線概要

<東部丘陵線(リニモ)>

藤が丘—八草間8.9km、常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式複線、直流1500V、60.0‰、R 75m、1箇所1,431m、56箇所7,721m、全て3輌、100km/h

データ編 ⇒ P.260

名古屋市交通局

3番目の地下鉄は115万人/日を輸送

軌間1435㎜・第三軌条式600V線と軌間1067㎜1500V線からなる。最初に開業したのは、現在東山線と称する1号線名古屋—栄町(現栄)間2.2㎞で、東京・大阪に次いで全国3番目の公営地下鉄として1957年11月に開業した。トンネル断面が小さくてすむ第三軌条式を採用し、車両長は長さ15.6m、幅2.5mと郊外電車よりは小さなものが採用された。名古屋市の路面電車が姿を消したのは1974年3月で、16年半は地下鉄と路面電車を併営していた。のちに名城線と称するようになった2号線は、1号線と同じ規格で1965年10月に市役所—栄町間が開業し、1971年12月に大曽根—名古屋港間が全通した。3号線(鶴舞線)は、名古屋鉄道との直通運転を考えて1067㎜軌間、架線集電方式、20m4扉車両となり、1979年7月29日から名鉄豊田線と相互直通運転を開始。1993年8月からは上小田井でも名鉄犬山線と相互直通運転を実施している。

1989年開業の桜通線は、他社線との乗入れはないものの架線集電方式を採用し、全駅ホームを島式として右運転台方式でワンマン運転を行なっている。2011年3月の桜通線延伸で免許区間は全て開通した。

主要沿革年表

1957(昭和32)年 11月15日	1号線名古屋—栄町(現栄)間開業
1965(昭和40)年 10月15日	2号線市役所—栄町(現栄)間開業
1977(昭和52)年 3月18日	3号線伏見—八事間開業
1979(昭和54)年 7月29日	名古屋鉄道豊田線と相互乗入開始
1993(平成 5)年 8月12日	3号線上小田井—庄内緑地公園間開業、名鉄犬山線と乗入開始
2000(平成12)年 1月19日	4号線大曽根—砂田橋間開業
2003(平成15)年 3月27日	上飯田線平安通—上飯田間開業
2004(平成16)年 10月 6日	名城線名古屋大学—新瑞橋間開業、名城線環状運転開始
2011(平成23)年 3月27日	桜通線野並—徳重間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	352,425	369,372	419,649
輸送密度	人㎞日	86,542	84,654	84,150
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	53,164	70,025	74,069
営業費	百万円	54,696	65,930	58,156
営業損益	百万円	▲1,532	4,095	15,913
車両数	両	606	742	767
従業員数	人	3469	3,150	2,646

上小田井の庄内緑地公園方で顔を合わせた鶴舞線3000形と3050形。3000形は電機子チョッパ制御、3050形はVVVFインバータ制御。 '12.5.20

名鉄小牧線に乗り入れた7000形。2003年に4両編成2本が新造された。 '12.5.20 味美—春日井

■事業所概要

所 名古屋市中区三の丸3丁目1番1号

■路線概要

<東山線>
高畑—藤が丘間20.6㎞、1435㎜、第3軌条式600V、車内信号式、35.0‰、R122m、1箇所18,374m、1箇所2,579m、最大6両、65㎞/h

<名城線>
大曽根—大曽根間26.4㎞、1435㎜、第3軌条式600V、車内信号式、35.0‰、R162m、全部、最大6両、65㎞/h

<鶴舞線>
上小田井—赤池間20.4㎞、1067㎜、直流1500V、車内信号式、35.0‰、R160m、1箇所20,661m、1箇所612m、最大6両、75㎞/h

<名港線>
金山—名古屋港間6.0㎞、1435㎜、第3軌条式600V、車内信号式、35.0‰、R299m、全部、最大6両、80㎞/h

<桜通線>
中村区役所—徳重間19.1㎞、1067㎜直流1500V、車内信号式、33.0‰、R164m、全部、最大5両、75㎞/h

<上飯田線>
平安通—上飯田間0.8㎞、1067㎜、複線、直流1500V、車内信号式、40.0‰、R500m、全部、無、最大4両、75㎞/h

東山線N1000形。ステンレス車体のVVVFインバータ制御車で、制御素子はIGBT。第1編成の営業運転開始は2008年3月26日。 '12.5.20 本郷—藤が丘

データ編⇒P.260

名古屋ガイドウェイバス

ガイドウェイ式専用軌道を走るバス車輌

JR中央本線、名鉄瀬戸線、地下鉄名城線が集結する大曽根から、市北東部の新興住宅地である小幡緑地に至る6.5kmのガイドウェイバスを運営する。高架ループ状の大曽根を北に向かって発車すると、すぐに右に折れてビルに挟まれた高架のガイドウェイ式軌道を進む。専用軌道区間では軌道両脇にあるガイドレールに案内輪を沿わせ、ハンドル操作なしに進行する。地下鉄名城線が潜る通りの上を直線で快走し、砂田橋発車後に進路を北に変える。矢田川、名鉄瀬戸線を乗り越し、住宅地の中を走り抜ける。川村から急勾配を一気に駆け上がれば名古屋第二環状自動車道を乗り越し、右手に小幡緑地の公園が見えると、ほどなく小幡緑地に着く。専用軌道はここまでで、バスはゲートを出て一般道を中志段味、高蔵寺へと進む。

国がガイドウェイバスシステムの開発に着手したのは1985年3月で、名古屋ガイドウェイバスの会社設立は1994年4月1日、開業は2001年3月23日であった。当初は名古屋市に加えてジェイアール東海バスや名鉄バスによる共同運行であったが、2009年10月1日から名古屋市交通局のみとなった。車輌は道路と専用軌道を直通することから、ナンバープレートと車検期限ステッカー、車輌形式を有し車内に全般検査時期の掲示がある。

項目	単位	2002年度	2006年度	2009年度
輸送人員	千人	2,272	3,345	3,543
輸送密度	人km日	4,370	6,452	7,142
輸送電数	千电	—	—	—
営業収入	百万円	478	635	649
営業費	百万円	924	595	610
営業損益	百万円	▲445	40	39
車輌数	輌	25	25	25
従業員数	人	38	34	33

主要沿革年表

1994(平成 6)年 10月25日	大曽根—小幡緑地間軌道敷設特許
2001(平成13)年 3月23日	大曽根—小幡緑地間開業
2009(平成21)年 10月 1日	名鉄バス、ジェイアール東海バスが運行から撤退

▲▲ ガイドウェイバス志段味線は「ゆとりーとライン」と称され、大曽根駅はJR・名鉄より少し高い位置から発車する。 '12.5.20 大曽根駅名鉄瀬戸線ホームから

▲ 白沢渓谷から下り込んで川村に進入するGB-2000形。ガイドレールに案内輪を合わせているのがわかる。 '12.5.20

高架軌道で行き交う中志段味行と大曽根行。 '12.5.20 ナゴヤドーム前矢田—砂田橋

データ編 ⇒ P.262

会社概要

所 名古屋市守山区竜泉2丁目301番地
資 3,000百万円
株 名古屋市63.3%、日本政策投資銀行11.7%、名古屋鉄道10.0%、ジェイアール東海バス10.0%

路線概要

<ガイドウェイバス志段味線(ゆとりーとライン)>
大曽根—小幡緑地間6.5km、側方案内軌条式、軌間2500mm、複線、内燃、勾配60.0‰、R 30m、踏切無、橋梁61箇所6,725m、全て1柄、60km/h

名古屋臨海高速鉄道

貨物駅の脇を通り埠頭に向かう

通称あおなみ線の正式名称は西名古屋港線で、1950(昭和25)年に国鉄東海道本線の貨物支線として笹島貨物―西名古屋港間が開業した。1980年10月1日に名古屋貨物ターミナルが開業、1986年11月1日の笹島貨物廃止により起点が名古屋に変更となった。

1987年4月の国鉄民営化・分割ではJR東海が第1種鉄道事業者、JR貨物が第2種鉄道事業者となった。貨物専業路線でJR東海が1種事業者となったのは、沿線が鉄道空白地域で、長年に渡って旅客線化が検討されてきたことに因った。

1992年の運輸政策審議会第12号答申で西名古屋港線を第三セクター方式で旅客線化することが打ち出され、1997年に名古屋市などが出資する名古屋臨海高速鉄道が設立。貨物線約12kmを活用し、金城ふ頭までの約4kmが新たに建設されて2004年10月6日に開業した。同時にJR東海の名古屋―名古屋貨物ターミナル間は廃止となった。

名古屋に乗り入れ、沿線に名古屋市国際展示場や名古屋競馬場などの集客施設がある割に輸送人員は伸び悩み、2010年7月に負債総額約460億円を抱えて事実上の経営破綻といえるADRを申請。名古屋市は交通局ではなく住宅都市局の所管。

主要沿革年表

1950(昭和25)年 6月 1日	東海道本線の貨物支線として笹島(貨)―西名古屋港間開業
1986(昭和61)年 11月 1日	笹島(貨)廃止により起点が名古屋に変更
1987(昭和62)年 4月 1日	民営・分割によりJR東海が第1種事業者・JR貨物が第2種事業者
2004(平成16)年 10月 6日	名古屋臨海高速鉄道名古屋―金城ふ頭間開業
2010(平成22)年 7月 6日	名古屋臨海高速鉄道が事業再生ADRを申請

項目	単位	2005年度	2009年度	2011年度
輸送人員	千人	8,790	9,863	
輸送密度	人/km日	8,628	10,754	
輸送屯数	千屯	-	-	-
営業収入	百万円	1,708	1,892	2,160
営業費	百万円	4,568	3,945	1,886
営業損益	百万円	▲2,860	▲2,052	274
車両数	両	32	32	32
従業員数	人	147	148	

*2011年度は決算公告等より作製

▲▲ 名古屋を発車して右にカーブを切って東海道本線・新幹線から離れる。 '12.5.20 名古屋―ささしまライブ

▲ 関西本線の留置線の脇を進む1000形4輌編成による名古屋行。開業前に4輌編成8本が日本車輌で新造された。 '12.5.20 小本―ささしまライブ

名古屋港の入江付近の高架橋を行く。金城ふ頭行は、野跡に停車してから伊勢湾岸自動車道の「名港トリトン」を潜って金城ふ頭に至る。 '12.2.5 野跡―稲永

■会社概要
所 名古屋市港区十一屋1丁目46番地
資 100百万円
株 名古屋市76.9%、愛知県12.6%、東海旅客鉄道3.2%

■路線概要
<西名古屋港線(あおなみ線)>
名古屋―金城ふ頭間15.2km、1067mm複線、直流1500V、自動閉塞式、30.0‰、R 191m、無、123箇所11,232m、全て4輌編成、110km/h

データ編 ⇒ P.262

TKJ 東海交通事業

利用客一日1384人の複線鉄道

JR中央本線勝川駅から0.5km南の高架橋が起点の勝川で、高架複線を11.2km進んで東海道本線枇杷島に至る。住宅密集地を走るが、運転本数は平日でも26往復と少なく、利用客は一日平均1,384人(2009年度)でしかない。

勝川―枇杷島間は、中央本線と東海道本線を結ぶ貨物線として計画され、1962(昭和37)年5月の鉄道建設審議会で敷設予定鉄道線路となり、1976年3月に着工された。完成目前まで進んでいたが、国鉄の財政が悪化したため工事は中断され、これをJR東海が引き継ぐことになった。運営は小会社の東海交通事業が行なうことになり、このため、当線の第1種鉄道事業者は東海旅客鉄道、第2種鉄道事業者が東海交通事業となっている。まず1991(平成3)年12月1日に勝川―尾張星の宮間が先行開業し、枇杷島駅乗り入れ工事の完成を待って1993年3月18日に尾張星の宮―枇杷島間が開通した。

JR東海のキハ11形と同形のキハ11形(330ps)4輌が在籍し、ホーム高さが電車対応となっていることからドアのステップが省略されている。全列車単行で、朝夕2輌使用、昼間1輌使用であることから、2輌はJR東海に貸し出され、美濃太田車両区に配属されている。

会社はJR東海の駅業務受託が主力業務で、2004年10月1日に駅レンタカー中部を合併している。

主要沿革年表

1988(昭和63)年 2月18日	東海交通事業設立(1067㎜・内燃)
1991(平成 3)年 12月 1日	勝川―尾張星の宮間開業
1993(平成 5)年 3月18日	尾張星の宮―枇杷島間開業

項目	単位	1994年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	374	358	400
輸送密度	人/km日	460	444	505
輸送トン数	千トン			
営業収入	百万円	117	181	87
営業費	百万円	238	330	197
営業損益	百万円	▲121	▲149	▲110
車両数	輌	2	2	2
従業員数	人	13	14	18

▲▲ 枇杷島でJR東海特別快速大垣行と顔を合わす。 '12.5.20

▲ 全線高架複線で踏切は一つもない。 '12.5.20 尾張星の宮―小田井

東海道本線と並んで枇杷島に進入するキハ11形。 '09.11.20

■会社概要

所 名古屋市西区八筋町8番地の1
資 295百万円
株 東海旅客鉄道100%

■路線概要

<城北線>
勝川―枇杷島間11.2km、1067㎜複線、内燃動力、自動閉塞式、勾配21.0‰、R 400m、トンネル無、橋梁657箇所11,098m、最大1輌、95km/h

データ編 ⇒ P.262

名古屋臨海鉄道

東港を拠点に5方向に延びる貨物線

名古屋港東地区は戦前から企業が進出していた埋立地で、ここからの貨物は、名古屋港管理組合所有の専用線から名鉄大江経由、国鉄熱田連絡によって輸送されていた。しかし、輸送力を増強するため笠寺を接続として東港に操車場を新設する計画が持ち上がり、1965年1月に全国で3番目の臨海鉄道方式の新会社・名古屋臨海鉄道が設立された。同年8月に東港・汐見町・昭和町線、少し遅れて東築線が開通し、1969年に南港線知多全通がなって現在の路線が完成した。東築線は当初仮営業線の扱いで、1982年に正式営業線となった。

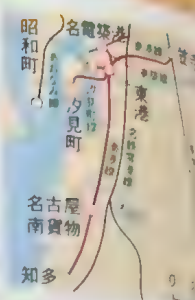
東築線は名鉄や名古屋市交鶴舞・上飯田線の新車搬入時等に使用される。日本車輌豊川製作所から豊川―豊橋―笠寺―東港―名電築港―東名古屋港―大江の経路で、日車の海外輸出等の場合も東名古屋港の先の岸壁から船積みされる。

かつては東築線を除く全線に定期貨物列車が設定されていたが、汐見町線は早い段階で消滅し、昭和町線の苛性ソーダ輸送も2009年3月でタンクローリー輸送に変更された。定期貨物列車が走るのは東港・南港線の笠寺―名古屋南貨物間のみ。7往復のコンテナ列車（1往復は盛岡貨物ターミナル間のTOYOTA LONGPASS EXPRESS)、3往復の西濃鉄道―新日鐵間石灰石列車、1往復の三洋化成への化学薬品列車が設定されている。

主要沿革年表

1965(昭和40)年　1月23日	名古屋臨海鉄道設立
1965(昭和40)年　8月20日	東港線、昭和町線、汐見町線開業（1067㎜・内燃）
1968(昭和43)年　9月 1日	南港線東港―南港(名古屋南港を経て名古屋南貨物)間開業
1969(昭和44)年　6月25日	南港線南港―知多間開業
1982(昭和57)年　4月26日	東築線東港―名電築港間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人			
輸送密度	人/km日			
輸送トン数	千t	1,479	857	1,157
営業収入	百万円	1,642	1,258	991
営業費	百万円	1,674	1,374	1,086
営業損益	百万円	▲26	▲115	▲94
車輌数	輛	18	16	11
従業員数	人	164	177	156

東港貨物駅。本社、機関区のある中心駅で笠寺、昭和町、汐見町、名古屋南貨物、名電築港の5方向に貨物線が延びる。　'12.2.5

会社概要

所 名古屋市南区滝春町12番地
資 1,573百万円
株 日本貨物鉄道46.9%、名古屋港管理組合38.1%、日本通運2.1%

路線概要

(全線1067㎜、単線、内燃動力

<東港線>
笠寺―東港間3.8km、自動閉塞式

<昭和町線>
東港―昭和町間1.1km、スタフ閉塞

<汐見町線>
東港―汐見町間3.0km、スタフ閉塞

<南港線>
東港―知多間11.3km、スタフ閉塞

<東築線>
東港―名電築港間1.3km、スタフ閉塞

データ編 ⇒ P.263

衣浦臨海鉄道

衣浦湾岸の2地点から貨物を輸送

知多半島東岸に入り込んだ衣浦湾は、西部にJR武豊線、東部に名鉄三河線が通じる。高度成長期、この衣浦湾を埋め立て、一大臨海工業地帯を建設することが計画され、その輸送動脈として衣浦臨海鉄道が1971年4月に設立された。免許路線は3路線で、まず1975年11月に半田線半田埠頭—東成岩間が開業。次いで1977年5月に碧南線東浦—権現崎間が開業したが、亀崎—半田埠頭間4.9kmは着工されないまま免許を失効した。開業はしたものの工場誘致は進まず、進出企業も海上輸送やトラック輸送が中心で、1980年度貨物輸送量300万tの計画が実際には38万tで、大きく目算が狂った。1987年度には12万tまで落ち込み、その後若干上向いたとはいえ2009(平成21)年度は31.7万tでしかない。

半田線は半田埠頭発着のコンテナ列車が1往復。東成岩で機回しを行なって臨鉄の機関車が大府まで乗り入れる。碧南線は、高浜市、碧南市、権現崎の3駅があったが、碧南市—権現崎間3.1kmと高浜市は2006年4月1日に廃止された。早い段階から到着出荷があるのは碧南市のみとなっていて、中部電力碧南火力発電所で発生するセメント原料のフライアッシュ(石炭灰)が太平洋セメント東藤原工場(三岐鉄道東藤原)に輸送され、同工場から発電所の脱硫用資材の炭酸カルシウムが到着する。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/km日			
輸送トン数	千t	147	314	317
営業収入	百万円	180	324	313
営業費	百万円	312	351	307
営業損益	百万円	▲132	▲27	▲6
車両数	両	4	4	4
従業員数	人	26	23	26

主要沿革年表

1971(昭和46)年 4月 8日	衣浦臨海鉄道設立
1975(昭和50)年 11月15日	半田線半田埠頭—東成岩間開業(1067mm、内燃)
1977(昭和52)年 5月25日	碧南線東浦—権現崎間開業
2006(平成18)年 4月 1日	碧南線碧南市—権現崎間廃止

▲▲ 碧南市に到着したKE655+KE651牽引の下り列車。碧南線は朝に下り重連が到着し、昼と夕刻に上り2本が発車する。'12.2.4

▲ 半田埠頭に向かうKE65牽引貨物列車。'12.2.4
東成岩—半田埠頭

全長289mの衣浦港橋梁に差しかかるフライアッシュ(石炭灰)輸送列車。碧南線列車も臨鉄機関車が大府まで牽引する。'12.2.4
東浦—碧南市

データ編 ⇒ P.263

■会社概要
所 半田市11号地19番地2号
資 1,500百万円
株 日本貨物鉄道39.3%、愛知県39.3%、JFEスチール2.2%

■路線概要
<半田線>
半田埠頭—東成岩間3.4km、1067mm単線、内燃動力、タブレット閉塞式、20‰、R 200m、無、2箇所274m、最大DL1+コキ8、45km/h

<碧南線>
東浦—碧南市間8.2km、1067mm単線、内燃動力、タブレット閉塞式、13.0‰、R 200m、無、7箇所648m、最大DL2+ホキ16、45km/h

三岐鉄道

藤原岳山麓をセメント列車が行く

三岐線は、藤原岳で産する石灰石を国鉄線に運ぶべく敷設された。三岐は三重県と岐阜県を意味し、西藤原から先、関ヶ原に至る計画であった。

伝統的に貨物収入が旅客収入を上回る貨物主体の鉄道であるが、旅客も年間約300万人の利用がある。旅客と貨物の双方を輸送する私鉄は現在は少なくなっており、貴重な存在と言えよう。

貨物列車は、太平洋セメント藤原工場のある東藤原―JR富田間の運転で、通常は重連牽引となる。

北勢線は、明治時代に免許を得た北勢鉄道を前身とする。1914年4月に軌間762㎜・蒸気動力の軽便鉄道として開業、1931年7月に全通し、同時に600V動力となった。戦時中に三重県下の小私鉄は三重交通となり、その三重交通の鉄道部門を分離した三重電気鉄道を、1965年に近畿日本鉄道が合併した。近鉄は2000年7月に北勢線廃止方針を発表。これに名乗りを上げたのが三岐鉄道で、2003年4月1日から営業を開始した。10年間に約55億円が赤字補填や設備近代化に充てられている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,929	3,189	5,432
輸送密度	人/km日	3,215	2,714	2,718
輸送屯数	千屯	1,157	967	935
営業収入	百万円	1,466	1,276	1,389
営業費	百万円	1,452	1,311	1,832
営業損益	百万円	15	▲35	▲443
車輌数	輌	40	30	57
従業員数	人	143	123	180

＊1990・1999年度は三岐線のみ
2009年度は北勢線を含む

主要沿革年表 〈三岐線〉

1928(昭和 3)年 9月20日	三岐鉄道設立
1931(昭和 6)年 7月23日	富田―東藤原間開業(1067㎜・蒸気及び内燃)
1931(昭和 6)年 12月23日	東藤原―西藤原間開業
1954(昭和29)年 3月29日	1500V電気運転開始
1970(昭和45)年 6月25日	近鉄連絡線(近鉄富田―三岐朝明間)開業
1985(昭和60)年 3月14日	富田―三岐朝明間旅客営業休止

主要沿革年表 〈北勢線〉

1914(大正 3)年 4月 5日	大山田(現西桑名)―楚原間開業(762㎜・蒸気)
1931(昭和 6)年 7月 8日	六石・阿下喜間開業により全通、全線600V電化
1944(昭和19)年 2月11日	三重交通北勢線となる
1965(昭和40)年 4月 1日	近畿日本鉄道北勢線となる
2003(平成15)年 4月 1日	三岐鉄道北勢線となる

軌間1435ミリの近鉄名古屋線と並んで進む近鉄連絡線は1970年6月25日の開業。 '12.2.5 近鉄富田―三岐朝明信号場

▲ 軌間1435㎜の近鉄名古屋線、1067㎜のJR関西本線を762㎜の北勢線が乗り越す。 '12.2.5 馬道―西桑名

ED45形重連牽引の貨物列車が富田を目指して力走する。 '09.4.19 丹生川―三里

■会社概要

所 四日市市富田3丁目22番83号
資 400百万円
株 太平洋セメント10.1%、日本三井生命6.9%、星光ビル管理6.9%

■路線概要

<三岐線・近鉄連絡線>
富田―西藤原間26.5km 三岐朝明信号場間1.0km(富田―三岐朝明信号場―近鉄富田間 貨物専業)、三岐朝明信号場―近鉄富田間 1.1km(近鉄連絡線)、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 200m、門 無、91箇所785m、旅客列車最大3輌、70km/h

<北勢線>
西桑名―阿下喜間20.4km、762㎜単線、直流750V、自動閉塞式、33.3‰、R 80m、門 無、47箇所299m、最大4輌、45km/h

データ編 ⇒ P.263

伊勢鉄道

特急〈南紀〉・快速〈みえ〉が走るバイパス線

国鉄伊勢線は、関西本線南四日市と紀勢本線津を結ぶ短絡線として1973(昭和48)年9月に開業した。当初は、津から松阪までの海岸を埋めたてて四日市臨海工業地帯級の開発を行なう計画があり、その貨物動脈となることや、また、沿線の住宅開発に、合わせた通勤線の役割も見込んでいた。しかし、オイルショックで臨海工業地帯構想は頓座し、住宅開発もさほど進まなかった。結局、特急「南紀」のバイパス線としての機能しか果たせず、中間駅の乗降客数は一日平均150人にも満たなかった。機能的には紀勢本線の一部であったが、伊勢線という独立した線区であったことから、特定地方交通線に指定されてしまった。沿線利用者からの廃止反対は起こらなかったものの、特急が走る南紀地区が積極的に鉄道存続を唱え、三重県が中心となって第三セクターによる鉄道存続が決定した。出資比率は現在、沿線市町の11%に対して、尾鷲、熊野、伊勢など沿線外市町が16%近くに達している。

開業当初は全線単線で行違い設備は玉垣のみであったが、「南紀」「みえ」の増発に対応すべく半分以上の複線化を実施している。輸送人員の大半は線内通過客で、収支均衡基調の経営が続く。自社所有車は2003~05年にイセⅢ形に置き換わった。

主要沿革年表

1973(昭和48)年 9月 1日	国鉄伊勢線南四日市—津間開業(1067㎜・内燃)
1986(昭和61)年 10月 1日	伊勢鉄道設立
1987(昭和62)年 3月27日	河原田—津間転換開業
1991(平成 3)年 3月16日	快速〈みえ〉110㎞/h運転開始
1993(平成 5)年 3月 7日	河原田—玉垣間複線化
1993(平成 5)年 7月 4日	玉垣—中瀬古間複線化

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	848	1,394	1,599
輸送密度	人/㎞日	1,876	3,151	3,441
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	361	592	576
営業費	百万円	394	599	572
営業損益	百万円	▲33	▲7	4
車両数	両	4	4	4
従業員数	人	29	39	29

▼ 田中川を渡るイセⅢ形によるローカル列車。多くは四日市—津間の運行で、乗務員は全区間を運転する。 '11.7.17 伊勢上野—河芸

▼▼ 河芸で行き違うJR東海キハ75系快速「みえ」伊勢市行と伊勢鉄道四日市行普通列車。 '11.7.17

複線区間の鈴鹿—玉垣間を行く津行普通列車。JR直通列車の運賃収入もあって収支均衡の経営が続く。 '11.7.17

会社概要

所 鈴鹿市桜島町1丁目20
資 360百万円
株 三重県40.0%、ダイヘン13.9%、三岐鉄道6.4%、鈴鹿市4.7%、津市3.7%

路線概要

河原田—津間22.3㎞、1067㎜単線(河原田—中瀬古間12.7㎞複線)、内燃動力、自動閉塞式、10.0‰、R600m、1箇所337m、171個所4,886m、最大6輌、110㎞/h

データ編 ⇒ P.264

樽見鉄道

ディーゼル機関車牽引列車は今や昔

大垣—神海間は国鉄樽見線の転換を受け、神海—樽見間は樽見鉄道になってから開業した。

国鉄樽見線は、1922(大正12)年4月制定の鉄道敷設法別表「大垣ヨリ福井県大野ヲ経テ金沢ニ至ル鉄道」として、1935(昭和10)年に着工。1958年4月に美濃神海(現神海)に達しただけで、第一次廃止対象線区に指定されてしまった。旅客流動は岐阜志向で、大垣に向かう利用者は通学生が大半であったが、住友セメント岐阜工場の製品輸送が焦点となった。製品輸送をトラック化すると交通公害が問題となることから、貨物専業の西濃鉄道を筆頭株主とする第三セクター化が決定した。

樽見鉄道では、要員を国鉄時代の半分に、旅客列車本数を1.7倍とし、さらに閑散時はレールバス、朝の通学列車は貨物牽引用DLが客車2輌を牽引するなど車輌運行の合理化を行なって1984年に開業した。転換開業区間の好調を受けて、神海—樽見間新線開業を決意。路盤や橋梁など全体工事の70%が終了していたことから開業を見た。しかし、2006年3月28日限りでセメント輸送貨物列車が終了し、機関車の間合い運用的な客車列車も廃止になった。2005年度から沿線市町から年間1億円前後の財政支援を受け、存廃問題が起こっている。

主要沿革年表

1956(昭和31)年　3月20日	国鉄樽見線大垣—谷汲口間開業(1067㎜・内燃)
1958(昭和33)年　4月29日	谷汲口—美濃神海(現神海)間開業
1984(昭和59)年　2月　1日	樽見鉄道設立
1984(昭和59)年 10月　6日	大垣—神海間転換開業
1989(平成　1)年　3月25日	神海—樽見間開業
2006(平成18)年　3月28日	セメント輸送貨物列車がこの日限りで運行終了

項　目	単　位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,012	797	601
輸送密度	人/キロ/日	1,088	882	599
輸送トン数	千トン	567	406	—
営業収入	百万円	435	362	143
営業費	百万円	441	394	246
営業損益	百万円	▲6	▲32	▲103
車輌数	輌	22	22	6
従業員数	人	55	55	43

■会社概要

所 本巣市曽井中島680番地の11
資 150百万円
株 西濃鉄道50.8%、
住友大阪セメント24.0%、岐阜県12.0%、
大垣市7.0%、本巣市3.0%

…ハイモ300-105)と大垣行ハイモ… '11.7.16

…走するハイモ295-315　外装は…によるデザイン　'11.7.16　十九条—美江寺

2011年2月から営業運転を開始したハイモ330-701が揖斐川を渡りおえて築堤を下る。 '11.7.16　東大垣—横屋

■路線概要

大垣—樽見間34.5km、1067㎜単線
内燃動力、自動閉塞式、25.0‰
R 250m、9箇所3,909m、
128箇所6,336m、最大2輌、
65km/h

データ編 ⇒ P.264

明知鉄道

急勾配と急曲線が連続するローカル線

中央本線恵那を起点として25.1km先の明智に至る。国鉄明知線として1933(昭和8)年に開業し、明知線が第一次廃止対象線区に指定されたことから、1985年11月16日に明知鉄道となった。転換後も岩村では、タブレットの受け渡しが行なわれ、腕木式信号機や転撤テコが用いられたが、2004年3月30日に特殊自動閉塞式に変更された。

恵那を発車した明知行は、すぐに右カーブを切り、左手に中央本線のレールが見えているうちに33‰の急勾配が始まり、ぐいぐい上り続ける。昭和初期にレールが敷かれた線路だけに、地形に逆らわずカーブと勾配が連続する。1991(平成3)年10月に開業した飯沼は33‰の急勾配に位置し、鉄道駅としても最も急勾配区間にある駅として知られる。明知鉄道は、谷間を川に沿って走るのではなく、小さな盆地と盆地を結んでいるため、途中には必ず峠があり、レールもそれに果敢に挑んでいる。山があればトンネルで抜け、ひたすら直線で突き進む新しい路線にはないロマンを感じ、車窓風景を楽しむことができる。終着明智は町をあげて大正ロマンの再現に注力している。

2011年3月12日からは急行「大正ロマン号」が月曜日を除いて毎日1往復運転されている。

主要沿革年表

1933(昭和 8)年 5月24日	国鉄明知線大井(現恵那)—阿木間開業(1067㎜・蒸気)
1934(昭和 9)年 6月24日	岩村—明知間開業により全通
1981(昭和56)年 2月 1日	貨物営業廃止
1985(昭和60)年 5月21日	明知鉄道設立
1985(昭和60)年 11月16日	恵那—明智間転換開業
2004(平成16)年 3月30日	閉塞方式を特殊自動閉塞式に変更

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	838	617	426
輸送密度	人/km日	1 134	831	577
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	161	140	107
営業費	百万円	190	153	182
営業損益	百万円	▲28	▲13	▲75
車両数	両	6	6	6
従業員数	人	30	28	27

▲▲ 岩村で行き違うアケチ11による急行大正ロマン号恵那行とアケチ14による明智行。 '11.7.17

▲ 夏の強い陽を浴びながら、築堤をゆっくり進む。 '11.7.17 明智—野志

沿線は急勾配と急曲線が連続する。 '11.7.17 阿木—飯羽間

データ編 ⇒ P.265

会社概要

所 恵那市明智町469番地の4
資 200百万円
株 岐阜県32.5%、恵那市28.3%、中津川市4.75%、バロー3.5%、セントラル建設3.5%、

路線概要

恵那—明智間25.1km、1067㎜単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、33.0‰、R 200m、2箇所352m、68箇所399m、最大3輌、60km/h

西濃鉄道

貨物専業ミニ鉄道健在

項目	単位	1990年度	1999年度	2011年度
輸送人員	千人	—	—	—
輸送密度	人/km日	—	—	—
輸送トン数	千トン	481	482	621
営業収入	百万円	237	193	216
営業費	百万円	227	204	210
営業損益	百万円	10	▲11	▲6
車両数	輌	6	4	3
従業員数	人	22	17	17

JR東海道本線支線の終点美濃赤坂から北西方向に伸びる貨物専業鉄道。伊吹山麓の金生山から産出する良質な石灰石を輸送する。

従来の馬車輸送では輸送力に限界があったことから鉄道敷設が計画され、1928(昭和3)年12月に借入蒸機2輌と貨車2輌だけでスタートを切った。1930年2月から国鉄のガソリン動車が市橋線に乗り入れて旅客営業を開始(7往復)したが、1945年4月1日に休止となった。以後は、貨物専業として今日に至る。貨物専業私鉄は、臨海鉄道方式の第三セクターを除くと、岩手開発鉄道と西濃鉄道の2社のみとなっている。

市橋線は大垣—市橋間2.6kmに乙女坂、猿岩の2駅を有した。市橋の貨物取扱は早い段階で無くなり、列車が走るのは早い段階で美濃赤坂—乙女坂間であった。猿岩—市橋間は2006年3月31日廃止、フタムラ化学向け二硫化炭素の名目上の着駅であった猿岩への到着貨物も今は無く、貨物列車が走るのは美濃赤坂—乙女坂間1.3kmのみである。名古屋臨海鉄道名古屋南貨物扱の新日本製鐵名古屋製鐵所に向かう貨物列車が3往復設定で走る。

全長1.9kmの昼飯(ひるい)線は美濃大久保でスイッチバックして昼飯に至ったが2006年3月に廃止された。

主要沿革年表

1927(昭和 2)年 1月15日	西濃鉄道設立
1928(昭和 3)年 12月17日	昼飯—美濃赤坂—市橋間開業(1067·蒸気)
1930(昭和 5)年 2月 1日	美濃赤坂—市橋間旅客営業開始
1945(昭和20)年 4月 1日	旅客営業休止
1964(昭和39)年 11月	貨物牽引内燃化
2006(平成18)年 3月31日	昼飯線と市橋線猿岩—市橋間廃止

▲▲ 乙女坂でDD402牽引列車[illegible]石灰石の積み込みを行う。DD402は1969年三菱重工業製の40t[illegible]型機。製造40年以上が経過するが[illegible]今なお現役で活躍中。 '08.9.23

▲ 石灰石積載貨車は美濃赤坂[illegible]JR貨物機に引き継ぎ、さらに[illegible]で愛知臨海鉄道機に引き継がれる。 '08.9.23 美濃赤坂[illegible]

DE10501(元国鉄DE10148)牽引の乙女坂行。石灰石貨車の空車回送。 '08.9.23 美濃赤坂—乙女坂

■会社概要

所 大垣市赤坂町173番1号

資 25百万円

株 矢橋大理石11.9%、矢橋[illegible]9.5%、清水俊男8.2%、上田石[illegible]製造7.0%、矢橋工業5.0%

■路線概要

<市橋線>

美濃赤坂—猿岩間2.0km、1067mm、単線、内燃動力、スタフ閉塞式、

7.5‰、R160.9m、門無、

3箇所6.3m、最大24輌、30km[illegible]

データ編 ⇒ P.265

長良川鉄道 ながらがわてつどう

長良川沿いを貨車改造客車が走る

美濃太田を起点とし、関、美濃市、郡上八幡、美濃白鳥を経て北濃に至る。全長72.1kmの長大路線で、関以北は清流・長良川に沿って走る。

この路線は、美濃と越前を結ぶ越美線として計画された。1923(大正12)年10月の美濃太田—美濃町(現美濃市)間の開業を皮切りに、板取口(現湯の洞温泉)、美濃洲原(現母野)、美濃下川(現大矢)、深戸、郡上八幡、美濃弥富(現郡上大和)、美濃白鳥と小刻みに延長を繰り返して、1934年8月に北濃に達した。一方、福井方は、1935年より工事が始まり、1960年に勝原、1974年に九頭竜湖までが開通した。しかし、この頃になると北陸本線などの幹線が改良され、全通させても短絡の意味は薄れ、美濃方の越美南線は第2次廃止対象線となった。沿線は、路線が通る自治体だけで8市町村に及び、鉄道存続に固執する北部に対し、南部はバス転換にも柔軟であったが、岐阜県下の特定地方交通線すべてが第三セクター化されたこともあって、県が調整を行なって長良川鉄道となった。

開業時に運転本数を2倍以上とし、1996(平成4)年からは夏期にトロッコ列車を運転したが、2003年に脱線事故が発生し、以降の運転は中止された。

車輌の置き換えを進めながら今日に至る。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,706	1,460	839
輸送密度	人/km日	812	710	416
輸送トン数	千t	-	-	-
営業収入	百万円	434	394	261
営業費	百万円	568	461	469
営業損益	百万円	▲134	▲67	▲208
車両数	両	12	19	12
従業員数	人	71	70	69

■会社概要

所 関市元重町74番1号

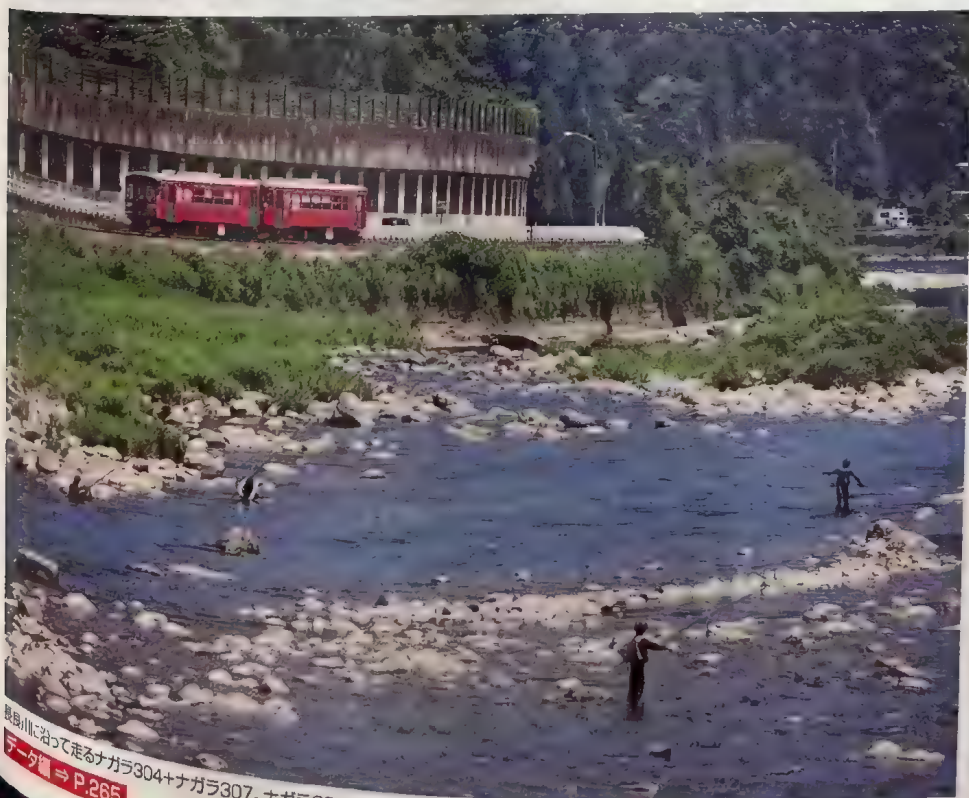
資 400百万円

株 岐阜県27.5%、郡上市14.3%、関市5.0%、めぐみの農業協同組合4.0%、美濃加茂市3.8%

主要沿革年表

1923(大正12)年 10月15日	国鉄越美線美濃太田—美濃町(現美濃市)間開業(1067㎜・蒸気)
1934(昭和 9)年 8月16日	美濃白鳥—北濃間開業により越美南線全通
1986(昭和61)年 8月28日	長良川鉄道美濃太田—北濃間転換開業
1991(平成 3)年 1月22日	美濃太田—美濃白鳥間自動閉塞式となる
1992(平成 4)年 4月29日	トロッコ列車運転開始

2009年12月に登場したナガラ503。外部塗装は1形ベースとなった。ナガラ1形は10を除いて廃車となった。 '11.7.16 関

清流・長良川を渡るナガラ502。2009年2月の増備車で、新潟トランシス製。 '11.7.16 白鳥高原—美濃白鳥

長良川に沿って走るナガラ304+ナガラ307。ナガラ300形は1998～2001年に7輌が富士重工業で新造された。 '11.7.16 山田—自然園前

■路線概要

美濃太田—北濃間72.1km、1067㎜単線、内燃動力、自動閉塞式(美濃太田—美濃白鳥間)・スタフ閉塞式(美濃白鳥—北濃間)、20‰、R250m、12箇所2,321m、146箇所2,478m、最大2輌、80km/h

データ編 ⇒ P.265

養老鉄道

濃尾平野の西淵を揖斐川に沿って

初代養老鉄道は、関西鉄道（現JR関西本線）の桑名と官設鉄道（現JR東海道本線）の大垣を結ぶ路線を開業させた。まず、1913年に養老－大垣－池野間が蒸気鉄道として開業、1919年に桑名―揖斐間が全通した。1922年に初代社長の立川勇次郎が社長を務める揖斐川電気に買収され、1923年に全線の電化を果たした。年号が昭和に代わって1928年に揖斐川電気から分離して養老電気鉄道となったが、1929年10月1日、伊勢地方で路線を大きく拡張させていた伊勢電気鉄道に合併された。さらに伊勢電気鉄道は1936年9月15日、大阪から名古屋方面への進出を狙う大阪電気軌道系の参宮急行電鉄に合併される。養老線区間は1936年5月に伊勢電気鉄道から分離して養老電鉄となっていたが、1940年8月に参宮急行電鉄が養老電鉄を合併した。やがて参宮急行電鉄は親会社の大阪電気軌道と合併して関西急行鉄道となり、戦時中の陸運統制をバックに1944年に南海鉄道と合併して近畿日本鉄道に。こうして近鉄養老線となった。

近鉄による営業は63年間続き、この間、名古屋線は1435㎜改軌を行うが、養老線は貨物輸送が盛んであったこともあって1067㎜のまま残った。旅客減から近鉄は鉄道維持が困難と訴え、2007年10月1日から養老鉄道が第2種事業者となった。

主要沿革年表

1913(大正 2)年　7月31日	(初代)養老鉄道が養老—大垣—池野間を開業(1067㎜・蒸気)
1919(大正 8)年　4月27日	桑名—養老間、池野—揖斐間が開通し全通
1923(大正12)年　5月13日	全線1500V化
1944(昭和19)年　6月 1日	近畿日本鉄道養老線となる
2007(平成19)年 10月 1日	養老鉄道が第2種鉄道事業者として開業

項目	単位	2008年度	2009年度
輸送人員	千人	6,912	6,537
輸送密度	人/km日	3,525	3,354
輸送トン数	千トン	–	–
営業収入	百万円	1,145	1,079
営業費	百万円	2,028	1,965
営業損益	百万円	▲882	▲886
車両数	両	33	33
従業員数	人	99	103

▼ 揖斐川に沿って走る611-571・11の3輌編成。桑名—大垣間の列間は、通し1往復/時、桑名、石津間1往復/時を基本とする。
'09.10.12　美濃山崎—石津

▼▼ 神明神社の脇を行く揖斐線列車。大垣—揖斐間は桑名—大垣間とは運行系統が異なり、時1往復/時の運行を基本とする。
'08.9.23　美濃本郷—揖斐

春爛漫の養老で上下列車が行き違う。　'08.4.4

会社概要

所 大垣市木戸町910番地

資 100百万円

株 近畿日本鉄道100.0%

路線概要

桑名—揖斐間57.5km、1067㎜軌間、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 160m、4箇所190m、所2,495m、最大3輌、65km/h、種鉄道事業者は近畿日本鉄道

データ編 ⇒ P.26

伊賀鉄道

元東急1000系に置き換わった新生伊賀鉄道

1897(明治30)年1月15日に関西鉄道(現JR関西本線)上野(現伊賀上野)が、城下町から服部川を隔てて開設されると、市街地と停車場を結ぶ伊賀軌道が計画された。1916(大正5)年8月に上野連絡所(伊賀上野付近)—上野町(現上野市)間が1067㎜軌間の蒸気軌道として開業し、1919年10月に地方鉄道改組を行なった。上野町—名張(後の西名張)間の開業は1922年7月18日で、1926年5月25日に全線が1500V電気運転となった。

昭和の時代に入ると、伊賀電気鉄道は大阪から東進する大阪電気軌道(大軌)の勢いに呑みこまれ、1929年に大軌に合併され参宮急行電鉄(参急)貸与となり、1931年に参急の路線に。参急が1930年10月に伊賀神戸に達すると西名張—伊賀神戸間は参急の並行路線となった。戦時中に大軌は参急を合併し関西急行鉄道、そして近畿日本鉄道と社名を変える。西名張—伊賀神戸間は貨物の需要が減退すると1964年10月1日に廃止となった。

伊賀上野—伊賀神戸間は1973年10月に貨物を廃止し、旅客事業となって平成の世を迎える。不採算路線の整理を進めたい近鉄は伊賀線の継続が困難として地元協議に入り、2007年10月1日に伊賀鉄道が第2種鉄道事業者として開業した。

主要沿革年表

1916(大正 5)年 8月 8日	伊賀軌道上野駅連絡所(現伊賀上野)—上野町(現上野市)間開業(1067㎜・蒸気)
1922(大正11)年 7月18日	上野町—名張(後の西名張)間開業
1926(大正15)年 5月25日	全線600V電化
1929(昭和14)年 3月31日	大阪電気軌道が伊賀電気鉄道を合併
1964(昭和39)年 10月 1日	伊賀神戸—西名張間廃止
2007(平成19)年 10月 1日	伊賀鉄道が第2種鉄道事業者として開業

項目	単位	2008年度	2009年度
輸送人員	千人	2,042	1,908
輸送密度	人/km日	3,412	3,246
輸送トン数	千トン	—	—
営業収入	百万円	289	274
営業費	百万円	597	576
営業損益	百万円	▲308	▲308
車両数	両	12	16
従業員数	人	39	39

▲▲ 木津川を渡る202-102の2輌編成。200系は元東急1000系で、2009〜2012年に2輌編成5本が登場して近鉄引継車を廃車に追いやった。 '11.9.24 伊賀神戸—比土

▲ 丸山で行き違う204編成上野市行と203編成伊賀神戸行。運転系統は上野市を境とし、伊賀上野—上野市間が昼間時1往復/時、上野市—伊賀神戸間が2往復/時程度。 '11.9.24

伊賀神戸で近鉄特急と顔を合わせる101-201。 09.12.27

会社概要

所 伊賀市上野丸之内61番地の2
資 50百万円
株 近畿日本鉄道98.0%、伊賀市2.0%

路線概要

伊賀上野—伊賀神戸間16.6km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、24.3‰、R 160m、無、11箇所497.95m、全て2輌、65km/h
(第3種鉄道事業者は近畿日本鉄道)

データ編⇒P.266

近畿日本鉄道 きんきにっぽんてつどう

近畿・東海2府3県に504.8kmの営業路線

近畿日本鉄道(近鉄)は、大阪・京都・奈良・三重・愛知の近畿・東海2府3県に504.8km(第3種線と鋼索線を除く)の路線を張りめぐらせ、私鉄ナンバー1の路線長を誇る。その路線網は生い立ちを異にする会社の合併によって形成されたため、軌間だけでも3種類からなる。全体の81.8%を占める413.0kmは軌間1435mmの標準軌で、大阪線・奈良線・名古屋線の各線とその支線、けいはんな線がそれで、"アーバンライナー"をはじめとする特急や長大編成の通勤列車が行き交う。1067mm軌間は84.8kmで、伊賀線・養老線業態変更後は大阪阿倍野橋を要とする南大阪線系統のみとなっている。内部・八王子線7.0kmは特殊狭軌線と呼ばれる軌間762mmで、存廃問題が起こっている。

近鉄の系譜は、1910(明治43)年9月設立の奈良軌道を源とする。奈良軌道は同年10月に大阪電気軌道(大軌)に社名を変更し、全長3,388mに及ぶ生駒山隧道を貫通したのち、1914年4月に上本町(現大阪上本町)—奈良間が開業した。

大軌は、第1次世界大戦後の好況期のあと、畝傍(現橿原)線、八木線(現布施—八木(大軌八木を経て現大和八木)間)を建設し、1921〜27年に開業。1921年に天理軽便鉄道を合併し、平端—天理間を改軌電化して天理線とした。

大軌の伊勢進出は、1927年9月に参宮急行電鉄(参急)を設立してスタートした。大和鉄道が得ていた名張—宇治山田間の免許を譲り受け、青山峠に私鉄最長のトンネルを掘り、1931年に上本町—宇治山田間を全通した。この区間は当初から1500Vで、布施—大軌八木間の昇圧も実施した。

参急は1936年9月に伊勢電気鉄道を合併。伊勢電は名古屋地区から伊勢神宮を目指して建設された1067mm軌間の鉄道で、桑名—大神宮前間および伊勢若松—伊勢神戸(現鈴鹿市)間86.6kmを開業していた。桑名から名古屋へは、別会社の関西急行電鉄が工事を行ない、1938年6月に開業。ここに大阪—名古屋間が全通(伊勢中川乗換)した。

1940年に入ると参急は関西急行電鉄と養老電鉄を相次いで合併し、1941年3月15日、大軌は参急を合併して社名を関西急行鉄道とした。関急は1943年2月に大阪鉄道(大鉄

鶴橋で顔を合わせる近鉄奈良発三宮行快速急行阪神1000系と近鉄2410系。'09.3.21

2680系2684-2683-2782鮮魚行商専用列車用3輌編成。専用列車は平日・土曜の朝に宇治山田発大阪上本町行、昼は高安留置、夕方に大阪上本町発松阪行となる。'09.3.21 今里—鶴橋

大和西大寺の西方から進入する大阪線急行奈良行と、京都線急行橿原神宮前行。'11.12.18

会社概要

所 大阪市天王寺区上本町6丁目1番55号
資 92,741百万円
株 日本マスタートラスト信託銀行(信託口)3.7%、日本生命保険3.4%、東京三菱銀行2.3%

路線概要

トンネルと橋梁は平成19年度末数値を記載

<大阪線>
大阪上本町—伊勢中川間108.9km、1435mm複線(大阪上本町—布施間4.1km複々線)、直流1500V、自動閉塞式、勾配35.0‰、R 402m、トンネル17箇所13,150m、橋梁664箇所15,546m、最大10輌、130km/h

<難波線>
大阪上本町—大阪難波間2.0km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、勾配32.0‰、R 500m、トンネル1箇所2,341m、橋梁 無、最大10輌、80km/h

<信貴線>
河内山本—信貴山口間2.8km、1435mm単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配40.0‰、R161m、トンネル 無、橋梁15箇所342m、最大2輌、65km/h

データ編 ⇒ P.267

を合併し、ここに現近鉄の骨格が完成した。現在の南大阪線である大鉄の生い立ちは大軌よりも古く、1898(明治31)年3月開業の河陽鉄道(1067㎜軌間・蒸気動力)に始まる。河陽鉄道は柏原—富田林間9.8㎞を開業しただけで1899年5月に河南鉄道に営業を譲渡した。河南鉄道は1919年3月に大阪鉄道に改称したのち、1923年4月に大阪天王寺(現大阪阿倍野橋)延長を果たし、1500V電気運転を開始した。

戦時統合で関急と南海鉄道が合併したのは1944年6月1日で、近畿日本鉄道が誕生した。旧南海鉄道は1947年6月に独立したものの、1947年10月からは名阪間に座席定員制の特急が走り始めた。

名古屋線は伊勢電気鉄道の路線を引き継いだことから1067㎜軌間で、1435㎜改軌への準備が始まった頃、1959年9月26日に伊勢湾台風が中部地方を襲来し、名古屋線は全線不通に陥った。この復旧に際して改軌工事を併せて行なうことを決断し、62日間の突貫工事で、その年の12月12日に名阪直通特急の運転を開始した。この特急こそ2階建特急10100系で、"新ビスタカー"と呼ばれた。

主要沿革年表

1898(明治31)年 3月24日	河陽鉄道柏原—古市間開業(1067㎜・蒸気)
1899(明治32)年 5月11日	河南鉄道(後の大阪鉄道)が河陽鉄道柏原—富田林間を譲り受け
1912(大正元)年 10月25日	吉野鉄道吉野口—吉野(現六田)間開業(1067㎜・蒸気)
1914(大正 3)年 4月30日	大阪電気軌道上本町(現大阪上本町)—奈良間開業(1435㎜・600V)
1923(大正12)年 4月13日	大阪鉄道布忍—大阪天王寺(現大阪阿倍野橋)間開業(1067㎜・1500V)
1931(昭和 6)年 3月17日	参宮急行電鉄山田—宇治山田間開業により上本町—宇治山田間全通
1936(昭和11)年 9月15日	参急が伊勢電気鉄道を合併
1938(昭和13)年 6月26日	関西急行電鉄桑名—名古屋間開業により上本町—名古屋間全通
1941(昭和16)年 3月15日	大軌が参急を合併し関西急行鉄道に社名変更
1943(昭和18)年 2月 1日	関急が大阪鉄道(阿倍野橋—橿原神宮間他)を合併
1944(昭和19)年 6月 1日	関急と南海鉄道が合併し、近畿日本鉄道に社名変更
1958(昭和33)年 7月11日	上本町—宇治山田間に10000系ビスタカー運転開始
1959(昭和34)年 11月27日	名古屋線1067→1435㎜改軌、伊勢湾台風による不通区間開通
1963(昭和38)年 10月 1日	奈良電気鉄道(京都—西大寺間)を合併
1970(昭和45)年 3月 1日	鳥羽線全通、志摩線改軌電化により賢島直通特急運転開始
1986(昭和61)年 10月 1日	東大阪線(現けいはんな線)長田—生駒間開業、大阪市交中央線と相直開始
1989(平成元)年 6月 1日	内部線・八王子線ワンマン運転開始
2003(平成15)年 4月 1日	北勢線を三岐鉄道に譲渡
2006(平成18)年 3月27日	けいはんな線生駒—学研奈良登美ヶ丘間開業
2007(平成19)年 10月 1日	伊賀線と養老線の事業形態を変更
2009(平成21)年 3月20日	阪神なんば線と相互直通運転開始

南大阪線6020系のモ6051-モ6052-サ6171-ク6136は2012年8月に「ラビットカー塗装」となった。 '12.9.26 古市

鶴橋に到着する"アーバンライナーplus"21000系。名阪ノンストップ特急は東海道新幹線開業で打撃を受けたが、1988年に21000系を投入して巻き返しを狙っている。 '11.9.27

1067㎜軌間の三岐鉄道近鉄連絡線との並走区間を力走する名鉄特急難波行。 '12.2.5 川越富洲原—近鉄富田

■路線概要

<奈良線>
布施—近鉄奈良間26.7㎞、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、35.7‰、R 402m、3箇所5,047m、86箇所4,584m、最大10輌、105㎞/h

<けいはんな線>
長田—学研奈良登美ヶ丘間18.8㎞(長田—鉄軌分界点間5.1㎞軌道)、1435㎜複線、第三軌条式750V、自動閉塞式、34.0‰、R 500m、9箇所10,788m、44箇所4,890m、最大6輌、95㎞/h(生駒—学研奈良登美ヶ丘間8.6㎞は第2種開業線:第3種鉄道事業者は奈良生駒高速鉄道)

<京都線>
京都—大和西大寺間34.6㎞、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 160m、無、168箇所7,632m、最大6輌、105㎞/h

<橿原線>
大和西大寺—橿原神宮前間23.8㎞、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、34.5‰、R 240m、無、154箇所1,743m、最大6輌、100㎞/h

<天理線>
平端—天理間4.5㎞、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、23.0‰、R 302m、無、20箇所259m、最大6輌、90㎞/h

<生駒線>
王寺—生駒間12.4㎞、1435㎜単線(東山—萩の台間0.9㎞・南生駒—生駒間3.5㎞、複線)、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R 161m、2箇所365m、48箇所858m、最大4輌、65㎞/h

<田原本線>
西田原本—新王寺間10.1㎞、1435㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、30.0‰、R121m、無、45箇所291m、最大3輌、65㎞/h

<南大阪線>
大阪阿倍野橋—橿原神宮前間39.7㎞、1067㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R 200m、2箇所105m、334箇所8,953m、最大8輌、110㎞/h

<吉野線>
橿原神宮前—吉野間25.2㎞、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、34.3‰、R 160m、3箇所778m、51箇所565m、最大4輌、100㎞/h

近鉄は戦後も一貫して拡大を続けた。1963年10月に奈良電気鉄道、1964年10月に信貴生駒電鉄、1965年4月に三重電気鉄道を合併。奈良電気鉄道(現京都線)は京阪電気鉄道と共同出資の会社であったものを保有株を増して系列化、旧三重電鉄の湯の山線は1964年3月に762㎜から1435㎜への改軌を済ませ、車輌の乗り入れを始めていた。

1969年9月に奈良・京都・橿原・天理・生駒・田原本各線の1500V昇圧を実施。1970年3月に鳥羽線宇治山田—鳥羽間開業と志摩線の1435㎜改軌・1500V昇圧を実施。1970年3月には難波新線も開業して、大阪、京都、名古屋から伊勢志摩国立公園賢島への直通特急の運転が始まった。大阪市交中央線と相互直通運転を行なう東大阪(現けいはんな線)線の開業は1986年10月で、第三軌条方式750V動力で、一部区間は市交に合わせて軌道法を準拠法とする。1988年8月からは京都線と京都市交烏丸線との相互直通運転も始まり、東大阪線を延長する形で京阪奈新線(生駒—学研奈良登美ヶ丘間8.6km)の建設が奈良生駒高速鉄道によって進み、2006年3月27日に開業した。営業者は近鉄で、近鉄は同時に東大阪線をけいはんな線に改称した。2009年3月20日には阪神なんば線と相互直通運転を開始した。

一方、規模が巨大なだけに不採算路線も多く、特殊狭軌線の北勢線は2003年4月に三岐鉄道に譲渡。2007年10月に伊賀線と養老線の経営形態を変更して、営業を伊賀鉄道と養老鉄道に移管。合わせて94.6kmの営業距離が消失した。大阪阿倍野橋駅では高さ300mのターミナルビル建設が進む。

けいはんな線白庭トンネルを抜け出た7000系。18m4扉車で6輌編成9本が在籍する。2006年3月の延伸に伴い7020系6輌編成4本が増備された。
'12.7.27　白庭台—学研奈良登美ヶ丘

項　目	単　位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	788,620	696,535	576,229
輸送密度	人/km日	69,506	61,868	58,185
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	170,061	186,424	158,298
営業費	百万円	151,541	160,397	131,162
営業損益	百万円	18,250	26,027	27,135
車輌数	輌	1,898	2,061	1,960
従業員数	人	10,990	10,616	8,176

*鋼索線除く(従業員数のみ含む)

■路線概要

<長野線>
古市—河内長野間12.5km、1067㎜単線(古市—富田林間5.7km複線)、直流1500V、自動閉塞式、20.0‰、R400m、無、55箇所1,082m、最大8輌、100km/h

<道明寺線>
道明寺—柏原間2.2km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、17.5‰、R300m、無、6箇所245m、最大2輌、65km/h

<御所線>
尺土—近鉄御所間5.2km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R300m、無、20箇所74m、最大4輌、65km/h

<名古屋線>
伊勢中川—近鉄名古屋間78.8km、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R221m、3箇所593m、462箇所12,732m、最大8輌、120km/h

<鈴鹿線>
伊勢若松—平田町間8.2km、1435㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、15.0‰、R260m、無、19箇所64m、最大3輌、80km/h

<湯の山線>
近鉄四日市—湯の山温泉間15.4km、1435㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R160m、無、49箇所1,632m、最大3輌、80km/h

<山田線>
伊勢中川—宇治山田間28.3km、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、33.3‰、R181m、無、149箇所2,789m、最大8輌、130km/h

<鳥羽線>
宇治山田—鳥羽間13.2km、1435㎜複線、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R310m、4箇所640m、106箇所2,132m、最大8輌、130km/h

<志摩線>
鳥羽—賢島間24.5km、1435㎜複線(中之郷—船津間2.9km・上之郷—志摩磯部間1.4km単線)、直流1500V、34.27‰、R160m、3箇所3,070m、74箇所735m、最大8輌、130km/h

<内部線>
近鉄四日市—内部間5.7km、762㎜単線、直流750V、自動閉塞式、20.0‰、R100m、無、33箇所136m、最大3輌、45km/h

<八王子線>
日永—西日野間1.3km、762㎜単線、直流750V、自動閉塞式、20.0‰、R100m、無、5箇所6m、最大3輌、45km/h

26000系"さくらライナー"が吉野川を渡る。26000系は21000系の狭軌バージョンとして1990年3月に運転を開始した。
'09.4.11　大和上市—吉野神宮

三重県下の内部・八王子の2線はともに軌間762mmの特殊狭軌線。軌間762mmの鉄道線は、ほかに三岐鉄道北勢線と黒部峡谷鉄道があるのみ。

内部線は近鉄四日市駅の高架下を起点とし、平坦な地形を進んで内部に至る。八王子線は内部線の日永から分岐して1.3km先の西日野に至る。両線とも蒸気動力で開業し1943・48年に電化された。八王子線は1.6km先の伊勢八王子に至っていたが、水害が原因で1976年に廃止。現存区間についても2012年に入ってバス転換の方針か表明されている。

主要沿革年表

1912 大正 1年 8月14日	三重軌道日永—八王子村(後の伊勢八王子)間開業(762mm・蒸気
1922 大正11年 6月21日	三重鉄道小古曽—内部間開業
1944 昭和19年 2月11日	三重交通の路線となる
1964 昭和39年 2月 1日	三重交通から分離して三重電気鉄道となる
1965 昭和40年 4月 1日	近畿日本鉄道が三重電気鉄道を合併

内部に到着するク163-サ123-モ263。鉄道を廃止してバスを運行させるBRT(バス高速輸送システム)方式を計画していることが2012年8月に明らかになった。 '12.2.5

京都市交通局 きょうとしこうつうきょく

鉄 客 1500 1435

近鉄乗入の烏丸線、京阪が乗入の東西線

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	68,617	110,429	119,175
輸送密度	人 km日	69,153	55,537	489
輸送屯数	千屯	–	–	–
営業収入	百万円	10,065	19,975	23,076
営業費	百万円	12,070	33,697	25,934
営業損益	百万円	▲2,005	▲13,722	▲2,858
車輌数	輌	90	204	222
従業員数	人	714	724	557

*1990年度数値は京都高速鉄道含む

京都市内を南北に貫く烏丸線と東西に走る東西線からなり、烏丸御池で両線が交差する。

1895(明治28)年2月1日に日本最初の営業用電気鉄道を開業させた京都電気鉄道以来の歴史を誇っていた京都市電が、1978(昭和53)年10月1日に全廃となった。市電に代わる市民の足として計画された地下鉄烏丸線は、1981年5月に北大路—京都間が開業。1988年6月に竹田延伸を果たし、8月28日から近鉄京都線との相互直通運転を開始した。1990(平成2)年10月に北山延伸、1997年6月に国際会館延伸がなり国際会館—竹田間が全通した。

東西線は、1997年10月12日に醍醐—二条間12.7kmが開業し、2004年11月に六地蔵、2008年1月に太秦天神川延伸が成り全通した。中間部の御陵—三条京阪間3.3kmは京都高速鉄道(京都市・京阪電気鉄道出資)が施設を保有する第3種鉄道事業者であったが、2009年4月1日の会社解散により京都市が譲り受け、全区間で第1種事業者となった。御陵は地下2層構造で、浜大津からの京阪京津線車輌は約半数が太秦天神川、残りが京都市役所前に乗り入れる。

長い地下を抜け出し竹田に進入する烏丸線10系。最長距離列車は近鉄奈良に乗り入れる。
'12.3.15 くいな橋—竹田

主要沿革年表

1981 昭和56年 5月29日	烏丸線北大路—京都間開業(1435mm・1500V)
1988 昭和63年 6月11日	京都—竹田間開業
1990 平成 2年 10月24日	北山—北大路間開業
1997 平成 9年 6月 3日	国際会館—北山間開業
1997 平成 9年 10月12日	東西線醍醐—二条間開業
2004 平成16年 11月26日	六地蔵—醍醐間開業
2008 平成20年 1月16日	二条—太秦天神川間開業

事業所概要
所 京都市右京区太秦下刑部町12番地(交通局)

路線概要
<烏丸線>
国際会館—竹田間13.7km、1435mm複線、直流1500V、車内信号式、32.0‰、R 250m、1箇所13,300m、無、全て6輌、75km/h

<東西線>
六地蔵—太秦天神川間17.5km、1435mm複線、直流1500V、車内信号式、34.0‰、R 160m、1箇所17,900m、無、最大6輌、75km/h

データ編⇒P.273

三条京阪に停車中の東西線50系。東西線は建設費を押さえるために小断面トンネルを採用し、全駅ホームドア完備。50系はVVVFインバータ制御のステンレスカー。 '10.1.24

近江鉄道 おうみてつどう

琵琶湖東部の米どころを行く3路線

米原を起点とし、彦根、八日市を経てJR草津線貴生川に至る近江本線、高宮―多賀大社前間の多賀線、近江八幡―八日市間の八日市線から成る。

近江本線の歴史は古く、1898(明治31)年6月に彦根―愛知川間が軌間1067㎜の蒸気鉄道として開業し、1900年12月に貴生川に達した。会社設立の中心となったのは鉄道から取り残された中仙道沿いの人々や近江商人、旧彦根藩士らで、北陸と伊勢を最短で結ぶことを目的にしたという。当時のお伊勢参りは、国民の必須事項といっても過言でないほどで、美濃・北陸一帯で特に熱心な習慣があった。参詣路線として賑わいを見せたのは1914(大正3)年3月開業の多賀線の方で、多賀大社と伊勢神宮を結ぶ路線として脚光を浴びた。電気運転は、1925年3月に彦根―多賀間で始まり、全線の電化には多額の資本を要することから1926年10月に宇治川電気の系列となり、戦時中に電力会社の鉄道兼営が禁じられると、1943年に地元出身の堤康次郎傘下の会社となって、今日に至る。

八日市線は湖南鉄道によって1913年に開業し、琵琶湖鉄道汽船を経て近江鉄道となった。

雑多な電気機関車や電車が行き交っていたのは今や昔で、西武701系車体流用の単行220形と同401系車体流用の2輌編成800形が主力で活躍中。

主要沿革年表

1896(明治29)年 6月16日	近江鉄道設立
1898(明治31)年 6月11日	彦根―愛知川間開業(1067㎜・600V)
1913(大正 2)年 12月29日	湖南鉄道近江八幡―新八日市間開業(1067㎜・蒸気)
1928(昭和 3)年 4月18日	近江鉄道全線1500V電気運転開始
1944(昭和19)年 3月 1日	八日市鉄道を合併
1988(昭和63)年 3月12日	貨物営業廃止

項目	単位	1990年度	1999年度	2011年度
輸送人員	千人	4,373	4,059	4,645
輸送密度	人/km日	1,721	1,561	1,897
輸送トン数	千トン	–	–	–
営業収入	百万円	1,016	994	1,085
営業費	百万円	946	1,118	1,356
営業損益	百万円	70	▲123	▲271
車両数	輌	69	73	43
従業員数	人	96	100	103

▼ 犬上川橋梁を渡る1821-821。1997年8月に西武時代の車籍を引き継いで竣工した。
'11.9.23 高宮―尼子

▼ [illegible] 八日市―貴生川間は [illegible] を基本とし、その間に水口―貴生川間折返し運転が入る。 '12.3.20

多賀大社前で顔を合わせた1809-809編成と700形"あかね"。700形は開業100周年を記念して1998年5月に竣工したクロスシート車。
'12.3.20

■会社概要

所 彦根市古沢町181番地
資 405百万円
株 西武鉄道94.8%

■路線概要

<本線>
米原―貴生川間47.7km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式
勾配33.0‰、R300m、トンネル2箇所 [illegible]、橋梁119箇所1642m、最大2輌、70km/h(八日市―貴生川間60km/h)

<八日市線>
近江八幡―八日市間9.3km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式
勾配10.0‰、R 100m、トンネル無、橋梁18箇所60m、最大2輌、70km/h

<多賀線>
高宮―多賀大社前間2.5km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式
勾配7.7‰、R 200m、トンネル無、橋梁6箇所10m、最大2輌、70km/h

データ編 ⇒ P.274

らくて 信楽高原鐵道 しがらきこうげんてつどう

駅前のタヌキが観光客を迎える

草津線貴生川から分岐した信楽行は、エンジン音を響かせながら峠を越える。信楽は陶芸の町として知られ、駅前の巨大な狸が観光客を出迎える。

この鉄道が通じたのは1933(昭和8)年5月で、「貴生川ヨリ加茂ニ至ル鉄道」の一部として国鉄信楽線が開業した。しかし戦時中の1943年10月には不要路線として休止となり、レール・枕木の供出を余儀なくされた。戦後、町民の資材供出や労働奉仕により1947年7月に営業再開がなった。

国鉄再建法による基準期間の輸送密度は1574人/km日で第1次廃止対象線区に指定された。が、町民は乗車運動を展開し、時期をおいて第三セクター鉄道への転換を決定した。信楽高原鐵道開業4年目の1991(平成3)年4月、世界陶芸祭が信楽で開かれることになり、全線のほぼ中間地点に小野谷信号場を新設した。陶芸祭の開催と同時にJRから臨時直通列車が乗り入れ、多くの乗客で賑わった。そんな中の1991年5月14日、JR乗入車輌と信楽高原鐵道車輌が正面衝突事故を起こし、死者42名の大惨事となった。運転を再開したのは事故後半年以上を経過した12月8日からで、遺族補償など重い負担を背負いつつ営業を続けている。2012年2月6日、滋賀県や甲賀市から借り入れた約21億円の放棄を求める特定調停を申し立てた。

主要沿革年表

1933(昭和 8)年 5月 8日	国鉄信楽線貴生川—信楽間開業(1067㎜・蒸気)
1962(昭和37)年 5月 1日	内燃化
1987(昭和62)年 2月10日	信楽高原鐵道設立
1987(昭和62)年 7月13日	貴生川—信楽間転換開業
1991(平成 3)年 5月14日	衝突事故により運休(12月8日運転再開)

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	674	687	495
輸送密度	人/km日	1,413	1,467	1,091
輸送屯数	千屯	-		—
営業収入	百万円	106	149	100
営業費	百万円	114	603	157
営業損益	百万円	▲8	▲454	▲57
車輌数	輌	4	4	4
従業員数	人	17	19	16

▲▲ 黄金色に輝く水田の脇を力走するSKR301+SKR205 '09.10.11 貴生川—紫香楽宮跡

▲ SKR312は2002年9月に登場。2012年7月29日からラッピング塗装となっている。 '12.8.26 信楽

SKR311は2001年11月に登場。SKR312と同時期にラッピング塗装となった。そのSKR311が杣川を渡る。 '12.8.26 貴生川—紫香楽宮跡

データ編⇒P.275

会社概要

所 甲賀市長野192番地

資 432百万円

株 甲賀市55.1%、滋賀県34.5%、近江鉄道5.3%

路線概要

貴生川—信楽間14.7km、1067㎜単線、内燃動力、スタフ閉塞式、33.0‰、R 200m、無、43箇所419m、最大2輌、65km/h

京阪電気鉄道京阪線

けいはんでんきてつどうけいはんせん

鉄 軌 客 1500 1435

西日本私鉄最長の複々線を誇る

淀屋橋—三条間京阪本線と、中之島線(中之島—天満橋)・鴨東線(三条—出町柳)、枚方市と中書島から分岐する交野線・宇治線からなる。

京阪本線天満橋—三条間と宇治線は1910〜15年に京阪電気鉄道(初代)によって開業。軌間1435mm 600V電気運転で、日本初の色灯3位式自動閉塞信号機を採用するなど進取の気性に溢れていた。昭和初期には新京阪鉄道を開業し、天神橋—西院間を34分で結んだ超特急は当時日本最速であったが、戦時中の国策もあって1943年10月に阪神急行電鉄と合併した。1945年5月に旧信貴生駒電鉄枚方線(現交野線)が加わり、戦後1949年12月に京阪神急行電鉄から分離して京阪電気鉄道が誕生したが、淀川左岸の路線のみで、新京阪線は阪急に残った。

1963年4月の淀屋橋地下線開業は、沿線人口の増加を加速し、1980年3月には天満橋—寝屋川信号所間12.1kmの複々線(当時私鉄最長)が完成した。1987年5月に京都市内地下化、1989年10月に鴨東線が開業し、輸送人員はピークを迎えた。京阪特急は、1995年以降はダブルデッカー車が加わり、特別料金不要車としては最高水準のサービスを維持している。2008年に中之島線が開業し、2011年5月28日の淀駅付近立体交差で現線形となった。

主要沿革年表

年月日	事項
1910(明治43)年 4月15日	天満橋—五条(現清水五条)間開業(1435mm·600V)
1949(昭和24)年 12月 1日	京阪神急行電鉄から分離して京阪電気鉄道新発足
1980(昭和55)年 3月16日	天満橋—寝屋川信号所間12.1km複々線となる
1983(昭和58)年 12月 4日	京阪線1500V昇圧
1987(昭和62)年 5月24日	京阪本線東福寺—三条間地下化
1989(平成元)年 10月 5日	鴨東線開業
2008(平成20)年 10月19日	中之島線開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	381,579	313,963	267,451
輸送密度	人/km日	216,469	189,559	163,927
輸送トン数	千t		—	—
営業収入	百万円	47,980	56,863	50,805
営業費	百万円	38,892	43,180	40,061
営業損益	百万円	9,088	13,683	10,744
車両数	輌	607	703	683
従業員数	人	2,905*	2,820*	1,568*

*鋼索線と大津線含む

▼ 西日本私鉄最長の複々線区間を走る3000系8輌編成。蒲生信号所(現京橋—野江間)—守口間の複々線化は戦前の1933年12月29日。 '09.6.2 京橋—野江

▲ 中書島を発車する13000系4輌編成。13000系は2012年4月14日に営業運転を開始し、7月13日営業運転開始の第5編成で20輌が揃った。ワンマン運転対応車で、宇治線で運用されている。 '12.5.10

寝屋川を渡る8000系8輌編成による淀屋橋発出町柳行特急。 '09.4.8 京橋—天満橋

■会社概要

所 大阪市中央区大手前1丁目7番31号 (大阪マーチャンダイズ・マートビル)

資 51,466百万円

株 中央三井信託銀行4.0%、日本生命保険3.5%、三井住友銀行2.6%

■路線概要(京阪線)

<京阪本線>

淀屋橋—三条間49.3km(東福寺—三条間3.2kmは軌道)、1435mm複線(天満橋—寝屋川信号所間12.1km複々線)、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R200m、2箇所4,237m、240箇所3,869m、最大8輌、110km/h

<交野線>

枚方市—私市間6.9km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R162m、無、54箇所433m、最大5輌、90km/h

<宇治線>

中書島—宇治間7.6km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、33.0‰、R201m、無、29箇所201m、最大5輌、80km/h

データ編 ⇒ P.275

京阪電気鉄道大津線

けいはんでんきてつどうおおつせん

地下鉄直通4輌編成が併用軌道を行く

京都と大津を結ぶ京津線と、石山と坂本を結ぶ石山坂本線からなる。京津線は、京津電気軌道が1912年8月に三条大橋―札の辻(浜大津付近)間を開業し、1925年2月に京阪電鉄に合併された。石山坂本線が京阪となる過程は少し複雑で、1913年3月に大津(現浜大津)―膳所(現膳所本町)間を開業した大津電車軌道は、営業区間を三井寺―螢谷(現石山寺)としたのち、1927年1月に琵琶湖鉄道汽船となった。琵琶湖鉄道汽船は1929年4月に京阪電鉄に合併されたが、その際、汽船部門は太湖汽船(現琵琶湖汽船)、近江八幡―新八日市間鉄道は八日市鉄道に譲渡した。歴史に「もし」は禁物だが、現在西武系の近江鉄道になっている八日市線を京阪が所持していれば、滋賀県下での京阪と西武の事業展開に違いが出ていたものと思われる。

戦後は、三条―石山寺間に直通急行が走った時期もあったが、1981年4月に浜大津統合駅が新設されて運転系統が分離された。1997年10月11日限りで京津三条―御陵間を廃止し、翌日から800系4輛編成が京都市地下鉄東西線京都市役所前への乗入を開始した。2008年1月からは約半数の列車が太秦天神川に乗り入れる。併用軌道は上栄町―浜大津間、浜大津―三井寺間のみで、低床ホームはない。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	34,222	16,506	15,920
輸送密度	人/km日	18,464	9,761	9,104
輸送屯数	千屯	―	―	―
営業収入	百万円	2,747	2,251	2,194
営業費	百万円	4,967	5,880	3,503
営業損益	百万円	▲2,220	▲3,629	▲1,309
車輌数	輌	62	62	62
従業員数	人	*	*	*

*大津線単独数値公表なし

三井寺を発車して併用軌道区間に差しかかる707-708による石山寺行　'12.1.9　三井寺―浜大津

京阪石山発車後に築堤を登り、JR東海道本線を乗り越す。'09.7.15　粟津―京阪石山

主要沿革年表

年月日	事項
1912(大正 1)年 8月15日	京津電気軌道三条大橋―札の辻(現浜大津付近)間開業(1435mm・600V)
1913(大正 2)年 3月 1日	大津電車軌道大津(現浜大津)―膳所(現膳所本町)間開業
1925(大正14)年 2月 1日	京阪電気鉄道が京津電気軌道を合併
1929(昭和 4)年 4月11日	京阪電気鉄道が琵琶湖鉄道汽船を合併
1997(平成 9)年 9月30日	石山坂本線穴太―坂本間複線化により全線複線となる
1997(平成 9)年 10月12日	京津線京津三条―御陵間廃止、全線1500V昇圧

路線概要(京阪線)

<中之島線>

中之島―天満橋間3.0km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、40.0‰、R 170m、全線、無、最大8輌、70km/h(第2種開業線：第3種鉄道事業者は中之島高速鉄道)

<鴨東線>

三条―出町柳間2.3km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、12.0‰、R 400m、全線、無、最大8輌、90km/h

路線概要(大津線)

<京津線>

御陵―浜大津間7.5km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、61.0‰、R 40m、2箇所955m、17箇所92m、最大4輌、75km/h

<石山坂本線>

石山寺―坂本間14.1km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、40.0‰、R 60m、無、50箇所308m、最大2輌、70km/h

データ編⇒P.275

浜大津を発車して併用軌道を進む813-863-864-814。'08.10.19　上栄町―浜大津

KEIHAN 叡山電鉄 えいざんでんてつ

京都市北部「洛北」を行く

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	7,004	6,380	6,375
輸送密度	人/km日	6,409	5,729	5,746
輸送トン数	千トン			—
営業収入	百万円	990	1,200	1,169
営業費	百万円	1,172	1,184	1,161
営業損益	百万円	▲182	16	8
車輌数	輌	23	25	23
従業員数	人	88	106	91

京阪電車の終点出町柳の地上を起点とする。叡山本線は全線複線で出町柳—八瀬比叡山口間5.6km、鞍馬線は宝ヶ池で分岐して8.8km先の鞍馬に至る。叡山本線は大正時代末期に京都電灯叡山電鉄線として、鞍馬線は昭和初期に鞍馬電気鉄道として開業。戦後長らく京福電気鉄道叡山本線・鞍馬線と称した。鉄道が陸上交通の主役であった1960年代までは年間800万人以上の利用があり、1964年度は911万人を記録した。1976年3月限りで京都市電今出川線(出町柳で連絡)、1978年9月末限りで東山線(元田中で連絡)が廃止されると、他の鉄道と連絡ができなくなり1984年度に利用客は400万人を割り込んだ。1986年4月に叡山電鉄として独立し、1989年10月に京阪電気鉄道鴨東線が開業すると活気が戻り1990年度の輸送人員は700万人となった。

在籍車輌23輌の内訳は、くの字形の前面形状をもつ単行用両運転台車の700系が8輌、2輌固定編成車800系が10輌、観光色豊かな鉄道として面目躍如したパノラミック構造で"きらら"の愛称をもつ900系が4輌と工事用の電動貨車デト1001が1輌。2輌編成車は出町柳—鞍馬間に使用される。2004年1月から全路線で一部列車を除いて終日ワンマン運行を行なっている。

主要沿革年表

1925(大正14)年 9月27日	京都電灯叡山電鉄線　出町柳—八瀬(現八瀬比叡山口)間開業(1435mm·600V)
1928(昭和 3)年 12月 1日	鞍馬電気鉄道　山端(現宝ヶ池)—市原間開業
1929(昭和 4)年 12月20日	山端—鞍馬間全通
1942(昭和17)年 8月 1日	京福電気鉄道が鞍馬電気鉄道を合併
1986(昭和61)年 4月 1日	叡山電鉄が京福叡山本線·鞍馬線を譲り受けて開業
1990(平成 2)年 9月28日	岩倉—二軒茶屋間複線化

'09.3.27

修学院車庫を左に眺めながら修学院を発車するデオ723。 '12.2.12

桜が美しい洛北を行く900系"きらら"。900系は1997年と98年に1本ずつ登場した。 '09.4.5 二軒茶屋

■会社概要

所 京都市左京区田中上柳町25番地の3
資 250百万円
株 京阪電気鉄道100%

■路線概要

<叡山本線>
出町柳—八瀬比叡山口間5.6km、1435mm複線、直流600V、自動閉塞式、33.3‰、R 161m、無、5箇所7m、最大2輌、60km/h

<鞍馬線>
宝ヶ池—鞍馬間8.8km、1435mm単線(宝ヶ池—二軒茶屋間4.1km複線)、直流600V、自動閉塞式、50.0‰、R 121m、1箇所34m、10箇所324m、最大2輌、60km/h

データ編 ⇒ P.277

京福電気鉄道嵐山線 けいふくでんきてつどうあらしやません

“嵐電”は京福唯一の運行路線

京都の副都心・四条大宮から洛西の景勝地として知られる嵐山に至る嵐山本線と、帷子ノ辻から分岐して北野白梅町に至る北野線からなる。嵐山本線は全線複線で78.5%以上が専用軌道、北野線は一部区間を除いて単線で全線が専用軌道。沿線には太秦・嵯峨野・嵐山などの観光地を控え、行楽客の利用も多いが、素顔は沿線住民の足である。

嵐山本線は1910(明治43)年3月に嵐山電車軌道によって単線開業し、1918(大正7)年4月に京都電灯となった。京都電灯は嵐山線の複線化と北野線の新設を行ない、昭和初期には現在の線形が完成した。京都電灯の鉄軌道線が分離独立して京福電気鉄道となったのは1942(昭和17)年3月で、以後、今日まで京福が営業を続けている。京福の鉄軌道線は全盛期には120.8km(鋼索線を除く)を有した。しかし、1986年4月に叡山本線・鞍馬線を叡山電鉄に分離し、福井地区は2003年2月1日にえちぜん鉄道に譲渡、京福として運行を行なっているのは嵐山本線・北野線の11.0kmのみとなっている。

運転系統は四条大宮—嵐山間と帷子ノ辻—北野白梅町間を基本とし、平日朝や行楽シーズン休日の嵐山系統は2輌連結となる。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	10,432	7,702	6,759
輸送密度	人/km日	11,432	8,586	7,563
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,445	1,303	1,132
営業費	百万円	1,400	1,385	1,123
営業損益	百万円	45	▲82	9
車輌数	輌	29	29	31
職員数	人	154	131	102

主要沿革年表

1910(明治43)年 3月25日	嵐山電車軌道 四条大宮—嵐山間開業(1435mm·600V)
1918(大正 7)年 4月 2日	京都電灯が嵐山電車軌道を合併
1925(大正14)年 11月 3日	北野線 北野—高雄口(現宇多野)間開業
1926(大正15)年 3月10日	北野線 高雄口—帷子ノ辻間開業
1928(昭和 3)年 12月28日	嵐山本線全線複線となる
1942(昭和17)年 3月 2日	京福電気鉄道となる

▲▲ 鳴滝で離合するモボ27とモボ612。モボ27は1994年1月、平安遷都1200年記念イベントに協賛してモボ121の機器を利用してレトロ調車体が新造された。 '10.11.21

▲ 併用軌道を進むモボ631江ノ電号 '11.5.18 西大路三条—山ノ内

広隆寺前を行くモボ613。車体カラーは2010年の嵐電開業100周年を機に順次、「京紫」に変更されている。 '11.5.18 太秦—帷子ノ辻

会社概要

所 京都市中京区壬生賀陽御所町3番地の20

資 1,000百万円

株 京阪電気鉄道42.9%、財務大臣8.1%、日本生命保険6.7%

路線概要

<嵐山本線>

四条大宮—嵐山間7.2km、1435mm複線、直流600V、自動閉塞式、勾配36.6‰、R 45.5m、踏切無、駅17箇所75m、最大2輌、40km/h

<北野線>

帷子ノ辻—北野白梅町間3.8km、1435mm単線(常盤—鳴滝間0.3km複線)、直流600V、自動閉塞式、勾配40.0‰、R 90m、踏切無、駅8箇所26m、最大1輌、40km/h

データ編 ⇒ P.278

嵯峨野観光鉄道

旧山陰本線を行くトロッコ列車

項　目	単　位	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	798	954*
輸送密度	人/km日	2,904	3,408*
輸送トン数	千トン	—	—
営業収入	百万円	428	470
営業費	百万円	397	473
営業損益	百万円	31	▲3
車両数	両	6	6
従業員数	人	53	70

*2008年度数値

山陰本線の京都口は長らく非電化単線で、嵯峨を過ぎた列車は、保津川に沿った景勝地を進んで、亀岡に抜けた。山陰本線の京都—園部間は、京都鉄道という私鉄によって開業した。1897(明治30)年2月15日の二条—嵯峨間開業でスタートを切った京都鉄道は、その年の11月に京都駅乗入を果たし、1899年8月15日の嵯峨—園部間開業で京都—園部間が全通した。その7年後の1906年3月11日に鉄道国有法が公布され、17私鉄が国に買収されることとなり、翌年8月1日に京都—園部間は官鉄山陰東線となった。

山陰線京都口の輸送力増強にあたり京都—園部間の電化が決まると、嵯峨—馬堀間は別線ルートによる複線化が採択された。工事は1980年から始まり、1989(平成元)年3月5日に複線新線の使用を開始した。保津川沿いを走っていた旧線は使用を停止したが、保津峡を右に左に折れながら走る路線はゆっくりと景観を楽しむには格好であることから、地元から観光鉄道としての運転再開が望まれた。JR西日本は、1990年11月に子会社・嵯峨野観光鉄道を設立して、1991年4月から観光トロッコ列車の運転を開始し、連日賑いを見せている。なお、嵯峨野観光鉄道は第2種鉄道事業者で、線路は西日本旅客鉄道が所有する。

主要沿革年表

1899(明治32)年　8月15日	京都鉄道嵯峨—園部間開業
1900(明治40)年　8月 1日	京都鉄道が国に買収され官鉄山陰東線となる
1989(平成元)年　3月 5日	嵯峨—馬堀間複線新線使用開始
1990(平成 2)年 11月14日	嵯峨野観光鉄道設立
1991(平成 3)年　4月27日	トロッコ嵯峨—トロッコ亀岡間開業(1067㎜・内燃)

保津川に沿って走るトロッコ列車。トロッコ亀岡発トロッコ嵯峨行。　'12.9.2　トロッコ保津峡—トロッコ亀岡

▲▲ トロッコ嵯峨を発車してJR山陰本線上を走行するDE10 1156+SK300-1+SK100-1+SK…-11+SK100-2+SK200-…

トロッコ嵯峨—トロッコ嵐…

▲ 機関車は常時トロッコ嵯峨…連結され、トロッコ亀岡行は…SK200形客車から制御を行う…12.9…

トロッコ嵐山—トロッコ保津峡

■会社概要

所 京都市右京区嵯峨天龍寺…
資 200百万円
株 西日本旅客鉄道100%

■路線概要

<嵯峨野観光線>
トロッコ嵯峨—トロッコ亀岡間…
1067㎜単線、内燃動力、
スタフ閉塞式、10.0‰ R200…
8箇所、10箇所、最大5両、
35km/h
※原則として水曜日と冬期は運休
(第2種開業線 第1種鉄道事業者はJR西日本)

データ編 ⇒ P.27…

北近畿タンゴ鉄道 ●きたきんき●たんごてつどう

宮福・宮津の両線が宮津で合流

宮福線宮津—福知山間と宮津線西舞鶴—宮津—天橋立—豊岡間からなる。宮津線は国鉄からの転換線、宮福線は新線開業区間で、両線合わせた営業距離114.0kmは、国鉄転換線を含む第三セクター私鉄では、青い森鉄道と肥薩おれんじ鉄道に次いで長い。

北近畿タンゴ鉄道としての開業は宮福線の方が早かった。宮津と福知山を結ぶ鉄道敷設は早くから計画され、1923(大正12)年9月に福知山—河守間に北丹鉄道が通じた。北丹鉄道は1971(昭和46)年から休止ののち廃止。その後、鉄道建設公団による宮福線工事は進んだものの、国鉄再建法の施行により工事は中断された。宮津を中心とする地元は第三セクター鉄道化への研究を開始し、1982年9月に宮福鉄道を設立した。国鉄転換線関連の第三セクターとしては、野岩・三陸に次いで3番目の会社設立であった。こうして1988年7月に宮福線が開業した。

一方、宮津線は1987年2月に第3次廃止対象線区に指定され、長大かつ通学利用の集中があることからバス転換は困難とし、宮福鉄道と連携しての経営が採択された。そして宮福鉄道を1989年8月に北近畿タンゴ鉄道に改称ののち、1990年4月に宮津線の転換開業がなった。1996年に福知山—宮津—天橋立間を電化し、JR車輌が乗り入れる。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,856	2,548	1,995
輸送密度	人/km日	1,467	1,176	894
輸送トン数	千トン	-	-	-
営業収入	百万円	1,492	1,531	1,281
営業費	百万円	1,582	2,081	2,082
営業損益	百万円	▲90	▲551	▲801
車両数	両	25	34	34
従業員数	人	131	160	182

▼ 網野で行き違うKTR8000形2両編成×2の4両編成豊岡行とKTR709西舞鶴行。 '12.1.22

▲ 宮津湾に沿って走るKTR001形タンゴエクスプローラー。 '12.1.22 宮津—栗田

主要沿革年表

年月日	事項
1924(大正13)年 4月12日	国鉄峰山線舞鶴(現西舞鶴)—宮津間開業
1932(昭和 7)年 8月10日	丹後木津(現木津温泉)—久美浜間開業により宮津線全通
1982(昭和57)年 9月22日	宮福鉄道設立
1988(昭和63)年 7月16日	宮津—福知山間開業
1990(平成 2)年 4月 1日	西舞鶴—豊岡間転換開業
1996(平成 8)年 3月16日	福知山—天橋立間電化

全長551mの由良川橋梁を渡るKTR700形。宮福線MF100·200形とスタイルは似ているが全長20.5mの大型車。 '12.1.22 丹後由良—丹後神崎

データ編⇒P.279

■会社概要

所 宮津市鶴賀無番地(宮津事業本部)

資 2,600百万円

株 京都府44.7%、京丹後市9.3%、宮津市8.9%、京都北都信用金庫6.7%、福知山市6.4%

■路線概要

<宮福線>

宮津—福知山間30.4km、1067mm単線、直流1500V、特殊自動閉塞式、25.0‰、R400m、14箇所11,328m、151箇所2,037m、最大6輌、130km/h

<宮津線>

西舞鶴—豊岡間83.6km、1067mm単線、内燃動力(宮津—天橋立間4.4km、直流1500V)、特殊自動閉塞式、25.0‰、R 300m、17箇所4,375m、175箇所2,179m、最大6輌、85km/h

阪急電鉄

マルーン色の電車が京阪神を快走

大阪・梅田をターミナルとして、神戸・宝塚・京都に至る3本線を主体とする。一日輸送人員は166万人で、近鉄を抜いて関西大手私鉄でトップ。各本線の始発駅梅田は9線10ホームを有し私鉄最大のターミナルとして知られる。2005年4月1日に(旧)阪急電鉄は阪急(現阪急阪神)ホールディングスに改称し、(新)阪急電鉄は(旧)阪急電鉄から鉄道・不動産・レジャー・流通の4事業を継承した。

3本線の中で最も早く開業したのは宝塚本線であった。1906(明治39)年3月に鉄道国有法が公布され、阪鶴鉄道(大阪—舞鶴間)が国に買収されることになると、その役員・株主らが大阪から箕面、有馬に至る電気鉄道を計画し、1907年10月に箕面有馬電気軌道が設立された。2年半後の1910年3月に宝塚本線(梅田—宝塚間)、箕面支線(石橋—箕面間)を開業し、沿線各地で土地・住宅の販売、宝塚新温泉の建設、宝塚唱歌隊の結成や動物園の開設を行なった。創業期における小林一三による多角的経営手法は、関西はもとより全国各地の私鉄経営に大きな影響を与えた。

1918(大正7)年2月、社名を阪神急行電鉄とし、現神戸本線の建設に着手。1920年7月に梅田—神戸(上筒井)間、伊丹支線が開業した。今津線と甲陽線は1921～26年に開業し、1936年4月には三宮への高架延伸がなり全通を果たした。現在の千里線は1921年4月に北大阪電気鉄道によって十三—豊津間が開業し、京都線(天神橋—西院間)および嵐山線は1925～28年に新京阪鉄道によって開業。新京阪鉄道を合併した京阪電気鉄道は1931年3月に京阪京都(現大宮)までの地下線を開業させ、名古屋延伸をも計画していた。

第二次世界大戦中に陸上交通事業調整法が公布されたことにより、行政当局の介入もあって阪神急行電鉄が京阪電気鉄道を合併して京阪神急行電鉄に社名を変更。戦後、1949年12月に京阪電気鉄道は分離して独立したが、旧新京阪線は京阪神急行電鉄に残った。

京都本線の大阪側ターミナルは、長らく天神橋(現天神橋筋六丁目)で、梅田乗入は600Vの宝塚線線路を1500V電車がノロノロ走っていたことから、1959年2月に梅田—十三間3複線化を実施した。1963年6月に京都河原町地下延長

JR新快速と併走する神戸本線列車。 '12.9.7 三ノ宮—王子公園

今津線を行く3000系。今津線は1984年3月25日に西宮北口を境に分断された 平日朝ラッシュ時には宝塚発梅田行が運転される。 '08.12.7 宝塚—宝塚南口

十三に進入する宝塚本線と神戸本線列車。梅田—十三間は3複線で神戸・宝塚・京都本線列車が行き交う。 '12.7.31

■会社概要

所 大阪市北区芝田1丁目16番1号
資 100百万円
株 阪急阪神ホールディングス100%

■路線概要

<神戸本線>
梅田—三宮間32.3km、複線、自動閉塞式、35.0‰、R 175m、無、283箇所10,191m、最大10両、115km/h

<今津線>
宝塚—今津間9.3km、複線、自動閉塞式、35.0‰、R 178m、無、58箇所2,764m、最大8両、80km/h

<伊丹線>
塚口—伊丹間3.1km、複線、自動閉塞式、31.0‰、R 60m、無、15箇所398m、最大4両、70km/h

<甲陽線>
夙川—甲陽園間2.2km、単線、自動閉塞式、30.3‰、R 120m、無、8箇所62m、最大3両、65km/h

データ編 ⇒ P.279

線、1967年3月北千里延長線が開業し、1967年3月には北千里駅で日本初の自動改札装置を設置した。神戸線では1968年4月からの神戸高速鉄道開通に伴い、1967年10月に電車線昇圧を1500Vに昇圧。1969年8月には宝塚線の昇圧を行ない、規格統一がなった。

1973年4月1日に社名を阪急電鉄とし、同年11月には約7年を要した梅田駅移設拡張工事が完成した。神戸本線と今津線は「ダイヤモンドクロス」と呼ばれる平面交差を行なっていたが、1984年3月25日に今津線が西宮北口を境とする分離運転となって消滅した。1992年4月には、日本初めて全駅でストアードフェアを導入し、1996年3月より始まった共通乗車システム「スルッとKANSAI」の礎が完成した。

1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災では未曾有の被害を受けたが、同年6月12日には146日ぶりに全線が開業した。その後も、能勢電鉄日生中央—梅田間〈日生エクスプレス〉の運転など利便性向上に努めていろものの、JR路線との競合によって輸送人員は下降気味の状況にある。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	806,803	677,621	605,964
輸送密度	人/km日	206,558	175,355	162,298
輸送電数	[illegible]	–		
営業収入	百万円	92,148	107,166	98,561
営業費	百万円	87,516	87,344	76,196
営業損益	百万円	4,632	19,823	22,365
車両数	輛	1,298	1,324	1,323
従業員数	人	4,449	3,737	2,220

主要沿革年表

1907(明治40)年 10月19日	箕面有馬電気軌道設立
1910(明治43)年 3月10日	宝塚—梅田間と石橋—箕面間開業(1435㎜·600V)
1918(大正 7)年 2月 4日	阪神急行電鉄に社名変更
1920(大正 9)年 7月16日	梅田—神戸(後の上筒井)間と塚口—伊丹間開業
1921(大正10)年 9月 2日	西宝線西宮北口—宝塚間開業
1926(大正15)年 12月18日	西宮北口—今津間開業、西宝線を今津線と改称
1937(昭和 6)年 3月31日	京阪電気鉄道新京阪線天神橋(現天神橋筋六丁目)—京阪京都(現大宮)間全通
1943(昭和18)年 10月 1日	京阪電気鉄道を合併し、京阪神急行電鉄に社名変更
1949(昭和24)年 12月 1日	京阪電気鉄道設立により、営業の一部を譲渡
1959(昭和34)年 2月18日	梅田—十三間3複線開通
1967(昭和42)年 3月 1日	北千里に日本初の自動改札装置設置
1967(昭和42)年 10月 8日	神戸線1500V昇圧
1968(昭和43)年 4月 7日	神戸高速鉄道開通により山陽電鉄と相互直通運転開始
1969(昭和44)年 8月24日	宝塚線1500V昇圧
1969(昭和44)年 12月 6日	大阪市営地下鉄堺筋線と相互直通運転開始
1973(昭和48)年 4月 1日	阪急電鉄に社名変更
1978(昭和53)年 3月10日	神戸線・宝塚線が軌道から地方鉄道に変更
1995(平成 7)年 1月17日	阪神・淡路大震災発生により不通(6月12日に全線開通)

石橋に進入する9101-9501-9561-9591-9581-9571-9551-9001
'12.7.9 池田—石橋

嵐山線の線内折返し運行に就く6300系。元京都本線の特急車で3編成12輌が2009年4月から嵐山線に転じた。 '09.4.18 松尾—上桂

東海道新幹線並走区間を行く京都本線9300系特急。京都本線は2001年3月24日タイヤ改正より特急停車駅が変更された。
'12.7.31 大山崎—水無瀬

■路線概要

<宝塚本線>
梅田—宝塚間24.5km、複線(梅田—十三間2.4km複々線)、自動閉塞式、32.0‰、R160m、無、174箇所11,663m、最大10輌、100km/h

<箕面線>
石橋—箕面間4.0km、複線、自動閉塞式、33.0‰、R199m、無、9箇所32m、最大8輌、80km/h

<京都本線>
十三—河原町間45.3km、複線、自動閉塞式、33.0‰、R200m、1箇所3,722m、288箇所8,719m、最大10輌、115km/h

<千里線>
天神橋筋六丁目—北千里間13.6km、複線、自動閉塞式、35.0‰、R160m、2箇所644m、66箇所2,257m、最大8輌、80km/h

<嵐山線>
桂—嵐山間4.1km、単線、自動閉塞式、30.3‰、R160m、無、32箇所428m、最大6輌、70km/h

※神戸高速線三宮—新開地間2.8kmは第2種開業線(第3種鉄道事業者は神戸高速鉄道)

能勢電鉄 のせでんてつ

元阪急車がマルーンカラーで走る

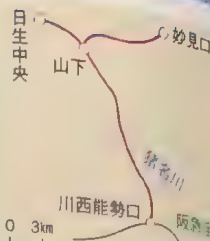
阪急電鉄宝塚本線川西能勢口から分岐して猪名川沿いに北上する線形は阪急電鉄の支線に見える。しかし、能勢電鉄という独立した会社線で、1978年9月までは能勢電気軌道と称した。

会社設立は1908(明治41)年5月で、能勢妙見参詣客輸送と能勢地方の産物の運搬を主な目的とした、地元資本の会社であった。まず1913(大正2)年4月に能勢口(現川西能勢口)——一の鳥居間6.4kmが軌間1435mm・600Vの単線軌道として開業、1923年11月に一の鳥居—妙見(現妙見口)間が開業した。これに先立つ1922年春、妙見延長の増資に応じて新資本金の10%を阪神急行電鉄(現阪急電鉄)が保有した。長らく純然たるローカル私鉄であったが、昭和40年代に入って沿線の開発が急速に進み、線路改良、変電所の増設がなされた。1967年11月の川西能勢口—鶯の森間を皮切りに複線化が進み、1977年4月に複線区間は山下に達した。続いて、大規模団地・日生ニュータウンへの新線が1978年12月に開業。川西能勢口駅の高架化竣工に伴い、1997年11月17日から阪急車輌8輌編成による日生中央—梅田間〈日生エクスプレス〉の運転を開始している。全て元阪急電鉄車輌で、オリジナル塗装の時期もあったが、今ではマルーン色に統一されている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	30,246	28,619	22,148
[illegible]	人/km日	37,329	36,048	27,594
輸送電数	千屯	—	[illegible]	—
営業収入	百万円	3,603	4,766	3,664
営業費	百万円	3, 164	3,214	2,637
営業損益	百万円	439	1,553	1,027
車輌数	輌	63	70	62
従業員数	人	197	157	92

*鋼索線除く

主要沿革年表

1908(明治41)年 5月23日	能勢電気軌道設立
1913(大正 2)年 4月13日	能勢口(現川西能勢口)—一の鳥居間開業(1435mm·600V)
1923(大正12)年 11月 3日	一の鳥居—妙見(現妙見口)間開業
1977(昭和52)年 12月27日	軌道を地方鉄道に変更
1978(昭和53)年 12月12日	日生線開業
1995(平成 7)年 3月26日	電車線電圧を600Vから1500Vに昇圧

▲ 1978年開業の日生線を行く。車輌は全て元阪急の高性能車で、1500系2連2本、1500系4連…本、1700系4連8本、3100系…1本の計60輌。 '12.7.9 山下—日生中央

終点に近づくとのどかな景色が広がる。元阪急2000系の1706-1786-1736-1756。 '12.7.9 ときわ台—妙見口

■会社概要

所 川西市平野1丁目35番2号
資 100百万円
株 阪急電鉄98.5%

■路線概要

<妙見線>

川西能勢口—妙見口間12.2km、1435mm複線(山下—妙見口間は単線)、直流1500V、自動閉塞式、40.0‰、R97m、11箇所1,746m、41箇所1341m、最大8輌、70km/h

<日生線>

山下—日生中央間2.6km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R190m、4箇所、18箇所1242m、最大8輌

データ編 ⇒ P.261

大阪高速鉄道(大阪モノレール)

おおさかこうそくてつどう(おおさかものれーる)

軌 客

大阪の外環状線構想の一翼

大阪都市圏の鉄道は、大阪を中心として放射状に伸び、市営地下鉄を含む軌道は大阪市内もしくは近隣都市を網の目のように結ぶ。この結果、郊外都市間相互を結ぶ鉄軌道系公共交通機関は発達が見られなかった。外環状線的な鉄道計画は、古くは信貴生駒電鉄(現京阪交野線)などで見られたが、1970年の日本万国博覧会のアクセス線として府道大阪中央環状線敷地内で鉄道を建設する提案が具体化の一歩であった。1976年12月の都市交通審議会第13号答申で、豊中市あるいは新大阪から大阪中央環状線に沿って堺市に至る環状鉄軌道の新設が盛り込まれ、1980年12月に大阪府を中心に、在阪電鉄各社が出資して大阪高速鉄道が誕生した。

まず、1990年6月に千里中央—南茨木間が開業して北大阪急行・阪急千里線・阪急京都本線と接続。1994年9月に柴原—千里中央間開業、1997年4月には大阪空港—柴原間が開業して阪急宝塚線と接続、同時に大阪空港へのアクセス線となった。そして同年8月に南茨木—門真市間が開業して京阪本線と地下鉄谷町線との接続が成り、「モノレール世界最長」のギネス認定を受けた。万博記念公園から分岐する国際文化公園都市モノレール線(彩都線)は、1998年10月に阪大病院前まで、2007年3月に彩都西まで延伸されたが、東センター(仮)延伸は目処が立っていない。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	4,700	27,591	36,169
輸送密度	人/km日	10,085	21,338	23,044
輸送屯数	千屯		—	
営業収入	百万円	915	6,264	8,670
営業費	百万円	2,507	5,859	6,475
営業損益	百万円	▲1,592	405	2,195
車輌数	輌	24	52	84
従業員数	人	223	183	173

主要沿革年表

1980(昭和55)年 12月15日	大阪高速鉄道設立
1990(平成 2)年 6月 1日	千里中央—南茨木間開業
1997(平成 9)年 8月22日	南茨木—門真市間開業により大阪空港—門真市間全通
2007(平成19)年 3月19日	阪大病院前—彩都西間開業

▲▲ 阪急宝塚本線の上空を通過して蛍池に進入する。 '10.4.17 蛍池—柴原

▲ 大阪のベッドタウンで集合住宅が建ち並ぶ人口密集地帯を走行する。 '12.7.9 少路—柴原

彩都線列車が万博記念公園に進入する。彩都線の昼間は20分毎の運行。 '12.7.9 公園東口—万博記念公園

データ編⇒P.282

■会社概要

所 豊中市新千里東1丁目1番5号

資 14,538百万円

株 大阪府65.1%、三井住友銀行・りそな銀行・三菱東京UFJ銀行・阪急電鉄・京阪電気鉄道・近畿日本鉄道 各2.7%

■路線概要

<大阪モノレール線(本線)>

大阪空港—門真市間21.2km、跨座式複線、直流1500V、車内信号式、勾50.0‰、R 100m、無、全線、全て4輌、75km/h

<国際文化公園都市モノレール線(彩都線)>

万博記念公園—彩都西間6.8km、跨座式複線、直流1500V、車内信号式、勾50.0‰、R 120m、無、全線、全て4輌、75km/h

大阪市交通局 おおさかしこうつうきょく
北大阪急行電鉄 きたおおさかきゅうこうでんてつ

軌道法を準拠とする唯一の市営地下鉄

御堂筋、谷町、四つ橋、中央、千日前、堺筋、長堀鶴見緑地、今里筋の8線129.9kmからなる。路面電車の発展形として考えられたことから全国の地下鉄で唯一、準拠法を軌道法とする(旧大阪トランスポートシステム線を除く)。第三軌条式を基本とするが、阪急北千里・京都本線と相互直通運転を行なう堺筋線は架空電車線式、長堀鶴見緑地と今里筋線はリニアモーター方式で架空電車線式を採用している。

最も最初に開業したのは御堂筋線梅田—心斎橋間(1933年5月)で、1935年に難波、1938年4月に天王寺に達した。戦前の地下鉄は東京と大阪のみで、大阪の地下鉄は車輌が大きく、梅田駅の豪華で高い天井は浪速っ子の自慢の種であった。戦前に開通したのは、御堂筋線以外では、四ツ橋線大国町—花園町間のみで、戦後は1950年から工事が再開された。大国町—花園町間の延長線として1958年に玉出延長がなり、1961年12月には東西に走る中央線の一部・大阪港—弁天町間が開業した。

東京では大手私鉄の都心乗入は、地下鉄との相互直通を基本としていたが、大阪では、京阪と近鉄が独自で淀屋橋、難波延伸を果たした。大阪市交は、東海道新幹線開通に合わせて1964年に御堂筋線新大阪延伸。1969年12月には堺筋線天神橋筋六丁目—動物園前間が開業して、大阪の地下鉄では初めて阪急千里線との相互直通運転を開始した。

大阪の地下鉄延伸のピークは1970年の万国博覧会開催の前で、御堂筋線の混雑緩和策として谷町線、四つ橋線が都心部を貫き、千日前線開業、そして御堂筋線は江坂に延伸して北大阪急行電鉄と相互直通運転を行なった。

阪急千里線柴島に停車中の堺筋線66系VVVFインバータ制御車 '12.7.31

住之江公園で発車を待つ23系6輌編成 '12.8.26

大阪市営地下鉄が大阪市域外に出たのは1977年4月の谷町線守口延伸が最初で、1980年11月には谷町線八尾南延伸、1987年4月に御堂筋線中百舌鳥延伸、1985年に中央線長田延伸がなり、1986年10月より中央線は近鉄東大阪線(現けいはんな線)との相互直通運転が始まった。

1990(平成2)年に鶴見緑地で開催された「国際花と緑の博

新大阪で顔を合わせる10系と21系。 '12.7.18 新大阪—東三国

事業所概要

所 大阪市西区九条南1丁目12番

(交通局)

路線概要

<御堂筋線>

江坂—中百舌鳥間24.5km、第三軌条式750V、自動閉塞式、34.0‰、R 120m、1箇所19,800m、7箇所1,158m、最大10輌、70km/h

<谷町線>

大日—八尾南間28.1km、第三軌条式750V、自動閉塞式、33.0‰、R 12[illegible]m、1箇所28,300m、無、最大6輌、70km/h

<四つ橋線>

西梅田—住之江公園間11.4km、第三軌条式750V、自動閉塞式、35.0‰、R 120m、全部、無、最大6輌、70km/h

<中央線>

大阪港—長田間15.5、第三軌条式750V、自動閉塞式、35.0‰、R158m、1箇所10,000m、10箇所515m、最大6輌、70km/h

データ編 ⇒ P.282

覧会」は新たな地下鉄を誕生させた。花博の足となった鶴見緑地線は、車輌の断面を小さくして建設コストを低減することを主目的として日本初のリニアモーター方式を採用した。鶴見緑地線は1996年12月の心斎橋延伸で長堀鶴見緑地線に改称、1997年8月に門真南―大正間が全通した。同じ規格の今里筋線は2006年12月に井高野―今里間が開業した。

中央線の大阪港―コスモスクエア間2.4kmは1997年12月に第三セクターの大阪港トランスポートシステムによって開業した。別会社で大阪市営地下鉄と運賃が合算となって利用客が低迷し、2005年7月1日に大阪港トランスポートシステムは第１種事業者から第3種事業者に、大阪市交通局が第2種事業者となった。その経緯から、大阪市営地下鉄では当区間のみが鉄道事業法を準拠法とする。

営業成績の推移（大阪市交：地下鉄）

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,004,746	924,480	820,397
輸送密度	人/km日	145,452	123,698	102,590
輸送屯数	千屯	–	–	–
営業収入	百万円	147,402	158,002	149,946
営業費	百万円	126,910	143,383	109,980
営業損益	百万円	20,492	14,618	39,966
車輌数	輌	986	1,200	1,360*
従業員数*	人	7,707	6631	5,875

*南港ポートタウン線を含む

営業成績の推移（旧：OTS）

項目	単位	1999年度	2003年度
輸送人員	千人	11,345	11,710
輸送密度	人/km日	26,722	23,999
輸送屯数	千屯		–
営業収入	百万円	2,089	2,207
営業費	百万円	3,209	2,856
営業損益	百万円	▲1,120	▲648
車輌数	輌	12	24
従業員数	人	97	67

*車輌以外の数値はニュートラムテクノポート線を含む

主要沿革年表

1933(昭和 8)年 5月20日	御堂筋線梅田(仮)―心斎橋間開業
1935(昭和10)年 10月30日	御堂筋線心斎橋―難波間開業
1938(昭和13)年 4月21日	御堂筋線難波―天王寺間開業
1942(昭和17)年 5月10日	四つ橋線大国町―花園町間開業
1956(昭和31)年 6月 1日	四つ橋線花園町―岸里間開業
1958(昭和33)年 5月31日	四つ橋線岸里―玉出町間開業
1961(昭和36)年 12月11日	中央線大阪港―弁天町間開業
1964(昭和39)年 9月24日	御堂筋線新大阪―梅田間開業
1967(昭和42)年 3月24日	谷町線東梅田―谷町四丁目間開業
1968(昭和43)年 12月17日	谷町線谷町四丁目―天王寺間開業
1969(昭和44)年 4月16日	千日前線野田阪神―桜川間開業
1969(昭和44)年 12月 6日	堺筋線天神橋筋六丁目―動物園前間開業
1970(昭和45)年 2月24日	御堂筋線江坂―新大阪間開業、北大阪急行電鉄と相互運転開始
1977(昭和52)年 4月 6日	谷町線守口―都島間開業
1985(昭和60)年 4月 5日	中央線深江橋―長田間開業
1990(平成 2)年 3月20日	鶴見緑地線京橋―鶴見緑地間開業
1997(平成 9)年 8月29日	長堀鶴見緑地線大正―心斎橋間・鶴見緑地―門真南間開業
1997(平成 9)年 12月18日	大阪港トランスポートシステム大阪港―コスモスクエア間開業
2005(平成17)年 7月 1日	大阪港―コスモスクエア間の第2種鉄道事業者となる
2006(平成18)年 12月24日	今里筋線井高野―今里間開業

日本初のリニアモーター地下鉄として開業した長堀鶴見緑地線70系。 '12.6.20 心斎橋

2006年12月24日開業の今里筋線80系4輌編成。 '12.7.27 緑橋

中央線は九条の手前から大阪港の先は地上を走行する。20系6輌編成が行き交う。 '12.7.19 朝潮橋―弁天町

■路線概要

<千日前線>
野田阪神―南巽間12.6km、第三軌条式750V、車内信号式、最急勾配33.0‰、R120m、全部、無、最大4輌、70km/h

<堺筋線>
天神橋筋六丁目―天下茶屋間8.5km、直流1500V、自動閉塞式、最急勾配33.0‰、R150m、全部、無、最大8輌、70km/h

<長堀鶴見緑地線>
大正―門真南間15.0km、直流1500V、車内信号式、最急勾配50.0‰、R102m、全部、無、最大4輌、70km/h

<今里筋線>
井高野―今里間11.9km、1435mm複線、車内信号式、最急勾配50.0‰、R83m、全部、無、全て4輌、70km/h

<中央線:鉄道事業法>
大阪港―コスモスクエア間2.4km、1435mm複線、第三軌条式750V、自動閉塞式、最急勾配400‰、R598m、1箇所2,100m、1箇所300m、最大6輌、70km/h（第2種開業線:第3種鉄道事業者は大阪港トランスポートシステム）

国内2番目の新交通システム

住宅団地のポートタウンやフェリーターミナルへの交通手段として1981年3月に中ふ頭—住之江公園間が開業した。神戸新交通(ポートライナー)に次いで国内2番目の本格的な新交通システム路線であった。当初は乗務員が添乗したが、1991年10月から無人運転を開始し、1993年10月の車輌暴走事件で、1カ月余りが運休となった。2000年2月からは再び無人運転が基本となっている。

コスモスクエア～中ふ頭間は1997年12月に大阪港トランスポートシステム(OTS)のニュートラムテクノポート線として開業。当初から列車はコスモスクエア—住之江公園間を直通していたが、合算運賃の高さから乗客が伸び悩んだのは地下鉄と同様で、2005年7月に大阪市はOTSを編入した。

両区間とも、道路上は軌道法、それ以外は原則として鉄道事業法を準拠法としている。

主要沿革年表

1981(昭和56)年 3月16日	中ふ頭—住之江公園間開業
1997(平成 9)年 12月18日	大阪港トランスポートシステム(OTS)ニュートラムテクノポート線コスモスクエア—中ふ頭間開業
2005(平成17)年 7月 1日	OTSニュートラムテクノポート線を編入

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	21,917	24,343	26,336
輸送密度	人 km日	40,702	47,601	27,326
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,113	2,823	2,833
営業費	百万円	2,645	3,858	3,522
営業損益	百万円	▲531	▲1,030	▲689
車輌数	輌	64	72	*
従業員数	人	*	*	*

*ニュートラム単独数値公表なし

■路線概要

<南港ポートタウン線(ニュートラム)>

コスモスクエア—住之江公園間7.9km、側方案内軌条式複線(トレードセンター前—中ふ頭間0.7kmとフェリーターミナル—住之江公園間3.9kmは軌道、三相交流600V、車内信号式、45.0‰、R70m、1箇所200m、1箇所164m、全て4輌、60km/h(コスモスクエア—トレードセンター前間0.6kmは第2種開業線:第3種鉄道事業者は大阪港トランスポートシステム)

▲▲ 近鉄けいはんな線に乗り入れた中央線24系6輌編成 '12.7.27 吉田—新石切

▲ 地下区間を抜け出し、トレードセンター前に進入する100A系。ステンレスボディーの100A系は1991年10月から運転を開始した。 '12.8.26 コスモスクエア—トレードセンター前

千里ニュータウンの足・北大阪急行電鉄

大阪市営地下鉄御堂筋線の延伸形で、江坂を起点に千里中央に至る。集合住宅が建ち並ぶ新御堂筋の上下車線の間を進み、踏切は一つもない。

開業は1970年2月24日で、アジアで最初の万国博覧会「EXPO'70」の足として計画された。万国博の入場者は3000万人と推計され、会場へ直接乗り入れる新しい鉄道の建設が必要となった。膨大な建設費と万博終了後の輸送需要の期待薄から困難視されたが、阪急電鉄を主体に、関西財界がバックアップする北大阪急行電鉄が設立された。

当初から大阪市営地下鉄御堂筋線と相互直通運転を行ない、私鉄では珍しい第三軌条式を採用。万博期間中は、最小運転間隔2分30秒で頻発した。万博開催期間中は半年間で4100万人を輸送し、万博終了と同時に万博中央口—千里中央間4.0kmは廃止された。千里丘陵に建設された住宅都市「千里ニュータウン」の足としての使命を有する。

主要沿革年表

1967(昭和42)年 12月11日	北大阪急行電鉄設立
1970(昭和45)年 2月24日	万博中央口—江坂間開業(1435mm・第三軌条式)
1970(昭和45)年 9月14日	万国博中央口—千里中央間4.0km廃止
1986(昭和61)年 7月 1日	8000系「ポールスター」営業開始
1987(昭和62)年 4月12日	9輌編成運行開始
1995(平成 7)年 12月 9日	10輌編成運行開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	64,330	61, 995	55,001
輸送密度	人/km日	132,380	129,622	115,111
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	4, 581	5,222	4,641
営業費	百万円	3, 723	4,611	3,963
営業損益	百万円	858	610	678
車輌数	輌	67	70	70
従業員数	人	151	121	94

■会社概要

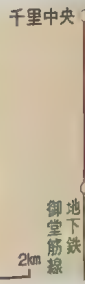
所 豊中市寺内2丁目4番1号

資 1,500百万円

株 阪急電鉄54.0%、大阪府25.0%、関西電力5.0%、大阪瓦斯4.0%、三菱東京UFJ銀行4.0%、三井住友銀行4.0%、りそな銀行4.0%

■路線概要

<南北線>

江坂—千里中央間5.9km、1435mm複線、第三軌条式750V、自動閉塞式、35.0‰、R 197.5m、1箇所868m、20箇所2,089m、全て10輌、90km/h

8000系"ポールスター"10輌編成が千里ニュータウンを行く。 '12.7.18 桃山台—千里中央

データ編 ⇒ P.285

阪堺電気軌道　はんかいでんきどう

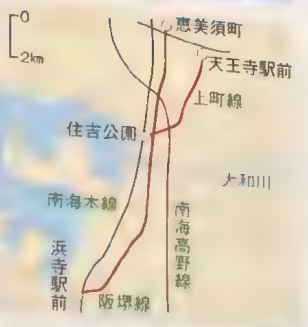
大阪に唯一残る路面電車

通天閣の脇に位置する恵美須町、JR新今宮駅横の南霞町から堺のメインストリートを抜けて浜寺駅前に至る阪堺線と、天王寺駅前から帝塚山の住宅街を経て南海本線住吉大社前の住吉公園に至る上町線からなる。両線は住吉でクロスし、上町線電車の約半数は阪堺線浜寺駅前に乗り入れる。

上町線は1900(明治33)年9月開業の大阪馬車鉄道を前身とする。大阪馬車鉄道は将来の電車運転を計画し、大阪電車鉄道、浪速電車軌道と社名を変え、電化改軌工事着手のため1908年2月1日廃止。1909年12月に南海鉄道に合併されたのち1910年10月に複線電化開業した。

阪堺線は、阪堺電気軌道(初代)が1911年12月に恵美須町—大小路間を開業した。当初よりボギー式電車の投入と頻繁運転で南海鉄道と乗客誘致競争を行なったが、1915年6月に南海鉄道と合併した。

戦時中の近畿日本鉄道時代は天王寺営業局の所属となり、南海分離後は大阪軌道線となった。1980(昭和55)年11月に平野線を廃止したのち、同年12月1日付で上町線、阪堺線を阪堺電気軌道として分離させ、今日に至る。5形式38輌の電車が在籍して大阪と堺の市街地を行き交っている。2013年に超低床式連節車が登場する。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	12,891	10,536	7,221
輸送密度	人/km日	8,278	5,495	4,236
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,162	1,782	1,204
営業費	百万円	2,320	2,096	1,543
営業損益	百万円	▲158	▲314	▲339
車輌数	輌	54	43	38
従業員数	人	216	163	118

主要沿革年表

1900(明治33)年　9月20日	大阪馬車鉄道天王寺西門前—東天下茶屋間開業(馬力)
1909(明治42)年 12月24日	南海鉄道が浪速電車軌道を合併
1910(明治43)年 10月　1日	天王寺西門前—住吉神社前(現住吉)間電気運転開始
1911(明治44)年 12月　1日	阪堺電気軌道(初代)恵美須町—大小路間開業
1915(大正　4)年　6月21日	南海鉄道が阪堺電気軌道を合併
1980(昭和55)年 12月　1日	阪堺電気軌道となる

▲▲ 天王寺のメインストリートを進むモ165。モ161形は車齢80年を超える現役車輌で非冷房であることから夏期の出番は極めて少ない。
'12.3.8　天王寺駅前—阿倍野

▲ 堺市内中心部は道路の中央部を貫く。モ504は2009年12月から竣工当時の塗装となっている。
'12.5.27　花田口—大小路

南海本線を乗り越して浜寺公園に向かうモ502。モ502は2010年6月から東京都電色をまとっている。　'12.5.27　船尾—浜寺駅前

データ編 ⇒ P.285

会社概要

所 大阪市住吉区清水丘3丁目14番72号
資 90百万円
株 南海電気鉄道100%

路線概要

<阪堺線>
恵美須町—浜寺駅前14.1km、1435mm複線、直流600V、25.0‰、R 90m、無、49箇所516m(上町線を含む)、最大1輌、50km/h

<上町線>
天王寺駅前—住吉公園間4.6km、1435mm複線、直流600V、30.0‰、R50m、無、最大1輌、50km/h

南海電気鉄道 なんかいでんきてつどう

ラピート・サザン・こうや

大阪ミナミの中心・難波をターミナルとして大阪府南部および和歌山県に154.0km(第2種開業線を含む、鋼索線除く)の路線を展開する。南海本線と高野線を2大幹線とし、南海本線から高師浜・空港・多奈川・加太線が分岐し、南海本線の延伸線として和歌山港線がある。空港線りんくうタウン—関西空港間は関西国際空港が施設を所有、和歌山港線のうち県社分界点—和歌山港間は和歌山県が施設を所有し、ともに南海は第2種鉄道事業者。和歌山港線の最先端・和歌山港—水軒間2.6kmは1日2往復の運行であったが、2002年5月25日限りで廃止となった。

南海の歴史をさかのぼると、1885(明治18)年12月開業の阪堺鉄道に行きあたる。日本初の民営蒸気鉄道は1883年開業の日本鉄道(現JR東北本線)で、阪堺鉄道は2番目に古い。阪堺鉄道は釜石製鉄所の運搬鉄道機材の払下げを受けたことから軌間2フィート9インチ(838mm)で、難波—大和川間が開業。1888年5月に堺まで全通した。阪堺鉄道の営業成績は好調で、堺と和歌山を結ぶ計画を持っていた和紀鉄道と紀阪鉄道が合併して1895年に南海鉄道となり、1897年10月に堺—佐野(現泉佐野)間が軌間1067mmで開業した。この時阪堺鉄道も改軌がなされ、1898年に南海鉄道は阪堺鉄道の事業を譲り受けた。南海鉄道が紀ノ川を越えて和歌山市に達したのは1903年3月で、1911年に全線の電化が完成した。

弘法大師を開祖とする高野山を目指して設立された高野鉄道は、1898〜1900年に道頓堀(現汐見橋)—長野(現河内長野)間を蒸気鉄道として開業。開業後は営業不振で、1907年11月に高野登山鉄道に引き継がれた。高野登山鉄道は1915年に橋本延伸を果たし、同時に社名を大阪高野鉄道に改めた。大阪高野鉄道は1922年9月に南海鉄道に合併され、橋本—高野山下間は別会社の高野山電気鉄道によって1929(昭和4)年2月に全通した。

天王寺—東和歌山(現和歌山)間に阪和電気鉄道が通じたのは1929〜30年で、阪和電鉄は全線を45分で走破する超特急で南海に挑んだが、1940年に南海は阪和電鉄を合併して山手線とした。しかしその3年半後、政府は戦時輸送

2011年9月1日から運用を開始した12000系サザン・プレミアム他による和歌山市行き〈サザン〉 '12.5.27 なんば—新今宮

徳島港—和歌山港間南海フェリーより和歌山港に停車中の10000系特急〈サザン〉を望む。 '09.11.8

〈ラピート〉 なんば行(左)と関西空港行(右)が行き違う。 '12.5.27 天下茶屋—岸里玉出

会社概要

所 大阪市中央区難波5丁目1番60号
資 63,739百万円
株 日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口)5.1%、日本生命3.6%

路線概要

<南海本線>
難波—和歌山市間64.2km、複線、(難波—住ノ江間のうち0.5km3線、6.3km複々線)、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R280m、6箇所1,710m、8,394m、最大8両、110km/h

<高師浜線>
羽衣—高師浜間1.5km、単線、直流1500V、25.0‰、R162m、9箇所77m、最大2両、45km/h

<空港線>
泉佐野—関西空港間8.8km(りんくうタウン—関西空港間6.9kmは第2種事業者、第3種事業者は関西国際空港)、複線、直流1500V、自動閉塞式、24.0‰、R510m、28箇所1,432m、最大8両、110km/h

データ編⇒P.2

体制確立のために南海山手線を合併し、阪和線とした。その1ヵ月後、私鉄の合併統合政策もあって南海鉄道は関西急行鉄道と合併し、社名を近畿日本鉄道とした。

戦後1947年6月、近鉄から旧南海鉄道の路線が分離された。橋本―極楽橋間の営業を行なっていた高野山電気鉄道が同年3月に南海電気鉄道に社名を変更し、旧南海の路線を譲り受けた。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
[illegible]	千人	307,885	261,527	226,833
[illegible]	[illegible]	89,701	69,643	71,055
[illegible]	[illegible]			
[illegible]	[illegible]	55,143	65,872	5[illegible]262
[illegible]	百万円	45,020	58,305	48,180
[illegible]	百万円	10,123	7,567	9,081
[illegible]	両	630	720	690
[illegible]	人	3,067	3,312	2,529

●[illegible]のみ[illegible]含む

主要沿革年表

1885(明治18)年 12月29日	阪堺鉄道難波―大和川間開業(838mm・蒸気)
1897(明治30)年 10月 1日	南海鉄道堺―泉佐野間開業、阪堺鉄道1067mm改軌
1898(明治31)年 1月30日	高野鉄道大小路(現堺東)―狭山間開業(1067mm・蒸気)
1898(明治31)年 10月 1日	南海鉄道が阪堺鉄道の事業譲り受け
1903(明治36)年 3月21日	南海鉄道難波―和歌山市間全通
1907(明治40)年 8月21日	南海鉄道600V電気運転開始
1912(明治45)年 6月16日	加太軽便鉄道和歌山口(現東松江)―加太間開業(1067mm・蒸気)
1912(大正元)年 10月10日	高野登山鉄道(高野鉄道の事業を1906年に譲り受け)600V電化
1922(大正11)年 9月 6日	南海鉄道が大阪高野鉄道(汐見橋―橋本間)を合併
1929(昭和 4)年 2月21日	高野山電気鉄道橋本―極楽橋間全通
1940(昭和15)年 12月 1日	阪和電気鉄道を合併
1944(昭和19)年 5月 1日	山手線(旧阪和電鉄線)を運輸通信省へ譲渡
1944(昭和19)年 6月 1日	関西急行鉄道と合併し近畿日本鉄道となる
1947(昭和22)年 6月 1日	南海電気鉄道が近鉄から旧南海鉄道の路線を譲り受け
1973(昭和48)年 10月10日	南海線・1500V 昇圧(高野線は10月7日)
1980(昭和55)年 12月 1日	阪堺線と上町線を阪堺電気軌道として分離
1994(平成 6)年 6月15日	空港線泉佐野―関西空港間開業
2002(平成14)年 5月26日	和歌山港―水軒間廃止
2006(昭和18)年 4月 1日	貴志川線を和歌山電鐵に譲渡

戦後復興期の南海電鉄は1954年に転換クロスシートの新性能車11001形を登場させ、1956年5月の和歌山港線開業と同時に四国連絡急行〈あわ〉の運転を開始した。高野線では1958年に"ズームカー"21000系を投入し、愛称よろしく平坦線では時速100kmの高速運転、山岳線では大きな登坂力を発揮した。

古くから紀勢本線に乗り入れていた南紀直通は1985年3月13日限りで終止符を打ち、高速道路網の整備で淡路連絡、徳島連絡の意義も薄れつつある。その一方で1994年9月には泉州沖に関西国際空港が開港し、特急〈ラピート〉の運転を開始している。

高野線は汐見橋を起点とするが全列車がなんばに乗り入れ、汐見橋―岸里玉出間は2両ワンマン運行が行っては来てを繰り返す。 '12.5.27 芦原町―木津川

極楽橋に停車中の2258-2208他。観光列車「天空」は2009年7月3日に運行を開始した。 '09.7.12

急勾配を駆け登る高野線特急〈こうや〉30000系。30000系は20000系の代替として1983年に登場した。 '09.7.12 上古沢～紀伊細川

■路線概要

<多奈川線>
みさき公園―多奈川間2.6km、単線、直流1500V、自動閉塞式、20.0‰、R300m、無、11箇所159m、最大2輌、50km/h

<加太線>
紀ノ川―加太間9.6km、単線、直流1500V、自動閉塞式、13.0‰、R160m、無、20箇所105m、最大2輌、50km/h

<和歌山港線>
和歌山市―和歌山港間(県社分界点―和歌山港間2.0kmは第2種事業者:第3種鉄道事業者は和歌山県)2.8km、単線、直流1500V、自動閉塞式、18.0‰、R162m、無、8箇所361m、最大8輌、60km/h

<高野線>
汐見橋―極楽橋間64.5km、複線(橋本―極楽橋間19.8km単線)、直流1500V、自動閉塞式、50.0‰、R100m、32箇所9,254m、155箇所3,205m、最大10輌、100km/h

大阪府都市開発

泉北ニュータウンへのアクセス

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	56,465	55,059	49,803
輸送密度	人/km日	108,195	94,668	87,029
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	6,270	8,751	8,088
営業費	百万円	5,562	8,595	7,605
営業損益	百万円	708	155	483
車両数	輛	98	129	122
従業員数	人	155	333	314

南海電気鉄道高野線中百舌鳥から分岐して14.3km先の和泉中央に至る。大阪府を中心とする第三セクター・大阪府都市開発が経営するが、路線名は泉北高速鉄道線と称し、通常は泉北高速と呼ばれる。大多数の列車が南海難波を起終点とし、南海電鉄車輌の乗入も多い。

大阪府南部・堺市から和泉市にかけての丘陵地帯を開発した泉北ニュータウンは、北の千里ニュータウンとともに大阪の大規模開発地として知られる。その泉北ニュータウンの足として計画されたのが泉北高速鉄道で、1971(昭和46)年4月に中百舌鳥—泉ヶ丘間が開業した。当初から南海高野線と相互直通運転を行い、軌間は1067mm、架線電圧600Vでスタート。施設の保守や列車運転業務は南海に委託した。1973年10月、南海の昇圧に合わせて1500V昇圧がなり、栂・美木多、光明池への延長ののち、1990(平成2)年から自社の乗務員による運転に変わっている。1995年4月に和泉中央への延伸がなり、計画路線は完成をみた。自社車輌は南海に準じた20m4扉車で、4系列122輌が在籍する。5000系は非貫通タイプとなったが、7000系は再び貫通タイプに戻っている。2007年からは7020系が登場している。

主要沿革年表

1965(昭和40)年 12月24日	大阪府都市開発設立
1971(昭和46)年 4月 1日	中百舌鳥—泉ヶ丘間開業(1067mm·600V)
1973(昭和48)年 10月 7日	1500V昇圧
1973(昭和48)年 12月 7日	泉ヶ丘—栂·美木多間開業
1977(昭和52)年 8月20日	栂·美木多—光明池間開業
1995(平成 7)年 4月 1日	光明池—和泉中央間開業

▲▲ 和泉中央に進入する7020系。長らく南海乗務員による運転が続いたが、1990年以降は自社乗務員に変わっている。'12.5.27

▲ 中百舌鳥に進入する3000系。南海6200系に準じたステンレス車。'12.5.27 南海高野線百舌鳥八幡—中百舌鳥

大阪南部のベッドタウン・泉北ニュータウンを走り抜ける。原則として和泉中央—南海なんば間の運行。'12.5.27 光明池—栂·美木多

■会社概要

所 和泉市いぶき野5丁目1番1号

資 4,000百万円

株 大阪府49.0%、大阪瓦斯18.0%、関西電力18.0%、りそな銀行5.0%、三菱東京UFJ銀行5.0%、三井住友銀行5.0%

■路線概要

<泉北高速鉄道線>

中百舌鳥—和泉中央間14.3km、1067mm複線、直流1500V、自動閉塞式、34.3‰、R400m、1箇所925m、122箇所43.3km、最大10輛、100km/h

データ編 ⇒ P.288

水間鉄道　みずまてつどう

平均駅間0.6km、全長5.5kmのミニ鉄道

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,956	2,614	2,037
輸送密度	人/km日	5,748	4,941	3,626
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	421	399	307
営業費	百万円	368	346	343
営業損益	百万円	53	53	▲36
車輛数	両	10	10	10
従業員数	人	28	32	28

南海電気鉄道南海本線貝塚を起点とし、水間の観音様で知られる水間観音に至る。全長5.5kmに8つの中間駅があり、平均駅間距離は0.6km、駅間0.4kmが5箇所もある。

1925(大正14)年12月に貝塚南—名越間が1067㎜軌間600Vの電気鉄道として開業。開業4日後に南海鉄道との貨物連絡線0.2kmが通じ、1926年1月に水間(現水間観音)まで到達した。貝塚—貝塚南間旅客営業開始は1934(昭和9)年1月で、現在の線形が完成した。開業後長らく自社の変電所はもたずに南海から給電を受けていたが、南海が1973年に1500V昇圧を実施した時点で自社の変電所を清児に新設した。1989(平成1)年に南海貝塚駅舎の橋上化に伴い独自の駅舎を新設し、1990年8月には車輌を元東急7000系2輌編成5本に置き換え、同時に架線電圧の1500V昇圧を果たした。

小規模ながら合理化を尽くして長らく黒字経営を続けたが、輸送人員の減少から運輸収入が減少し、不動産事業への多額の借入と事業不振から経営は行き詰まった。自力再建は困難となり2005年4月30日に会社更生法の適用を申請。同年6月に外食チェーン大手のグルメ杵屋が支援企業に決定し、2006年6月に会社更生手続きが完了した。

主要沿革年表

1924(大正13)年　4月17日	水間鉄道設立
1925(大正14)年 12月24日	貝塚南—名越間開業(1067㎜・600V)
1926(大正15)年　1月30日	名越—水間(現水間観音)間開業
1934(昭和 9)年　1月20日	貝塚—貝塚南間旅客営業開始
1972(昭和47)年　5月 1日	貨物営業廃止
1990(平成 2)年　8月 2日	1500V昇圧
2005(平成17)年　4月30日	会社更生法の適用を申請(06年6月16日更生手続完了)

▲▲ 名越で上下列車が行き違う。1000系は、貫通型の2編成と中間車から改造の2編成がある。　'08.8.10

▲ 水間観音に進入するデハ1005-デハ1006。1000系は元東急7000系で1990年7月に700系として入線し、2006～07年に内・外装を更新して改番された。　'09.7.11

水間観音を発車したデハ1002-デハ1001。沿線は宅地化が進み、農地が見られる区間は少なくなっている。　'10.8.1

データ編 ⇒ P.288

会社概要

所 貝塚市二色中町5番地の1
資 100百万円
株 グルメ杵屋100%

路線概要

貝塚—水間観音間5.5km、1067㎜、単線、直流1500V、自動閉塞式、勾配16.7‰、R 135m、トンネル無、交換駅3箇所7m、最大2輌、60km/h

和歌山電鐵 わかやまでんてつ

廃線の危機を乗り越えた貴志川線

1914年6月設立の山東軽便鉄道が、1916年2月に大橋(現和歌山の南西)―山東(現伊太祈曽)間を開業。和歌山市内の起点は1917年3月に鉄道院和歌山線中ノ島とし、鉄道省紀勢西線の開業に伴い1924年2月に東和歌山(現和歌山)をターミナルに改めた。一方、東側は1933年に8月に貴志延伸が成り、現在の線形が完成した。山東軽便鉄道から和歌山鉄道への改称は1931年4月であった。

当初は蒸気機関車が客車と貨車を牽引したが、1929年から内燃動力を併用し、戦時中の燃料不足から1943年12月に全線の600V電化が成った。戦後は1957年11月に和歌山市内に軌道を運行する和歌山電気軌道に合併され、1961年に和歌山電気軌道が南海電気鉄道に合併されると南海貴志川線となった。南海の経営となっても他の南海路線とは接続が無く孤立した存在であった。1201系など戦前製の車輌が1990年代まで使用され、1990年代に入ると2270系冷房車への置き換えやCTCの導入が見られたが毎年巨額の営業赤字となり、21世紀に入ると南海は廃止を検討するようになり、2004年9月に1年後の廃止を届け出た。

これに対し、自治体は存続を熱望し、2006年4月に岡山電気軌道出資の和歌山電鐵が開業した。

項目	単位	2007年度	2009年度	2011年度
輸送人員	千人	2,118	2,170	2,182
輸送密度	人/km日	3,169	3,269	3,282
輸送トン数	千トン	―		―
営業収入	百万円	329	347	350
営業費	百万円	381	445	510
営業損益	百万円	▲52	▲98	▲160
車輌数	輌	12	12	12
従業員数	人	36	44	51

主要沿革年表

1916(大正 5)年 2月15日	山東軽便鉄道大橋―山東(現伊太祈曽)間開業(1067㎜・蒸気)
1931(昭和 6)年 4月28日	和歌山鉄道に改称
1933(昭和 8)年 8月18日	東和歌山(現和歌山)―貴志間全通
1943(昭和18)年 12月 一日	全線電化
1961(昭和36)年 11月 1日	南海電気鉄道貴志川線となる
2006(平成18)年 4月 1日	和歌山電鐵貴志川線となる

▲▲ ミカン山の麓を南海時代からの塗色を踏襲する2272-2702 ゆっくりと進む。 '09.7.1 吉礼―伊太祈曽

▲ 「おもちゃ電車」2206-2706 水戸岡鋭治氏デザインによるオリジナル塗装車は、2006年8月 に「いちご電車」、2007年7月 にこの「おもちゃ電車」が営業運転を開始した。 '09.7.11

桜吹雪吹う中の「たま電車」。2009年3月21日から営業運転を開始した。 '09.4.11 山東―大池遊園

会社概要

所 和歌山市伊太祈曽73番地

資 30百万円

株 岡山電気軌道100.0%

路線概要

<貴志川線>

和歌山―貴志間14.3km、単線、直流1500V、25.0‰、R160 無、30箇所226m、最大 65km/h

データ編 ⇒ P.289

紀州鉄道 きしゅうてつどう

全長2.7km、日本で2番目のミニ鉄道

JR紀勢本線御坊を起点とし、御坊市内を進んで西御坊に至る。全長2.7kmは芝山鉄道に次いで短く、鉄道部門従業員6名で運営がなされている。

御坊は、日高川上流で産する日高材を利用した製紙・製材業で古くから栄えたが、1929(昭和4)年4月に開業した紀勢西線の駅は、政争の道具となったこともあって町はずれに位置した。このため駅と市街地を結ぶ御坊臨港鉄道が設立され、1931年6月に御坊—御坊町(現紀伊御坊)間が開業。1934年8月に日高川までの3.4kmが全通した。

貨物収入があって、ミニ鉄道の割に経営が安定した時期もあったが、モータリゼーションの波が押し寄せると一溜りもなく、1969年度に赤字転落。その後ジリジリと赤字額は増大し、保線すらままならず、隣の有田鉄道に買収話を打診するまでに至った。その時現れたのが鉄道会社のネームバリューを求めた不動産会社で、瀕死寸前の御坊臨港鉄道を買い取り、1973年1月に紀州鉄道に社名を変更した。国鉄貨物縮少のあおりで1984年2月に貨物輸送が廃止になると台所事情はさらに苦しくなり、1989年4月に西御坊—日高川間を廃止。日本一のミニ鉄道がよりミニになって今日に至る。

元大分交通のキハ600形は2009年に引退した。

主要沿革年表

1928(昭和 3)年12月24日	御坊臨港鉄道設立
1931(昭和 6)年 6月15日	御坊—御坊町(現紀伊御坊)間開業(1067mm・内燃)
1932(昭和 7)年 4月10日	紀伊御坊—松原口(現西御坊)間開業
1934(昭和 9)年 8月10日	西御坊—日高川間開業
1973(昭和48)年 1月 1日	紀州鉄道に社名変更
1989(平成元)年 4月 1日	西御坊—日高川間廃止

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	242	125	118
輸送密度	人 km日	526	269	253
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	23	14	12
営業費	百万円	50	35	31
営業損益	百万円	▲27	▲21	▲19
車輌数	輌	3	3	3
従業員数	人	9	5	6

御坊市内の住宅密集地を行く。キテツ1は北条鉄道フラワ1985-2を譲り受け2000年7月10日付から営業運転を開始した。 '10.8.1 市役所前—西御坊

紀伊御坊の留置線で出番を待つキテツ-2。北条鉄道フラワ1985-1を譲り受け2009年10月30日から運用を開始した。元大分交通のキハ600形2輌のうち604は2010年12月に解体、603は車籍は残るが休車扱い。 '09.10.24

色づき始めた水田を眺めながらレールバス・キテツ1が走る。 '10.8.1 御坊—学門

木造駅舎が残る終着駅・西御坊 '10.8.1

データ編 ⇒ P.289

■会社概要

所 御坊市薗275番地(御坊事業所)

資 160百万円

株 鶴屋産業47.3%、鶴屋商事17.8%、西垣克志14.0%、西垣 太14.0%

■路線概要

御坊—西御坊間2.7km、1067mm単線、内燃、スタフ閉塞式、5.0‰、R160m、無、11箇所48m、最大1輌、40km/h

阪神電気鉄道 はんしんでんきてつどう

日本初の都市間電気鉄道

日本初の都市間電車として1905(明治38)年に神戸(三宮)—大阪(出入橋)間が開業した。社章の稲妻とレール断面は、電気鉄道を象徴している。当時の鉄道は国営主義であったことから、一部に併用軌道をもつ軌道としてスタートを切った。1907年に6分ヘッド運転を実施して、「待たずに乗れる阪神電車」を標語とし、1936(昭和11)年に神戸市内地下延長線を開業、1942年3月に軌道では初めて本線特急の6輌連結運転を行なった。

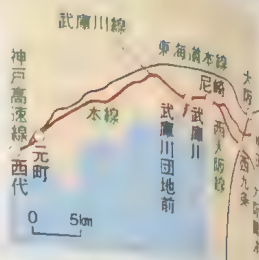
全長15m級の小型車中心の阪神に全長18m級の大型車が登場したのは1954年9月で、特急は梅田—三宮間をノンストップ25分で結んだ。1958年7月からは高加減速の"ジェット・カー"が登場し、阪神の技術力は高い評価を受けた。1967年11月に1500V昇圧、1968年4月の神戸高速鉄道開業により山陽電気鉄道との相互乗入を開始するなど躍進が続いたが、1975年5月には国道線、甲子園線、北大阪線の併用軌道を全廃するなど規模の縮少も経験している。2006年6月に村上ファンドによる買収問題を発端とする株式公開買い付けが成立し、阪急(現阪急阪神)ホールディングスの子会社となり、2009年3月20日に阪神なんば線が開業し、近畿日本鉄道との相互直通運転を開始した。

主要沿革年表

1905(明治38)年　4月12日	神戸(三宮)—大阪(出入橋)間開業(1435mm・600V)
1936(昭和11)年　3月18日	本線神戸市内地下延長線(三宮—元町間)開業
1967(昭和42)年 11月12日	新設軌道線1500V昇圧
1968(昭和43)年　4月　7日	神戸高速鉄道開通により山陽電鉄との相互乗入開始
1977(昭和52)年 12月27日	地方鉄道変更許可
1998(平成10)年　2月15日	梅田—山陽姫路間直通特急運転開始
2009(平成21)年　3月20日	阪神なんば線開業、近鉄と相直開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	246,932	188,914	193,620
輸送密度	人/km日	140,456	111,204	111,087
輸送トン数	千t		—	—
営業収入	百万円	26,275	28,486	30,345
営業費	百万円	23,849	25,253	27,548
営業損益	百万円	2,426	3,233	2,797
車輌数	輌	318	317	361
従業員数	人	1,368	1,278	1,114

武庫川線
東海道本線
神戸高速線
本線
尼崎
武庫川
西大阪線
武庫川団地前
元町
西代
西九条
0　5km

▼ 尼崎の留置線で顔を合わせる5500系・1000系・2000系。　'09.3.21

新淀川橋梁を渡る9000系6輌編成+1000系2輌編成×2の10輌編成。　'09.3.21　福—伝法

■会社概要
所 大阪市福島区海老江1丁目1番24号
資 29,384百万円
株 阪急阪神ホールディングス100%

■路線概要(全て1435mm、直流1500V)
<本線>
元町—梅田間32.1km、複線、自動閉塞式、32.0‰、R 160m、3箇所4,93…、147箇所3,443m、最大10輌、110km…

<阪神なんば線>
尼崎—大阪難波間10.1km、複線、自動閉塞式、1箇所2,867m、43箇所…m、最大10輌、90km/h(西九条—大阪難波間3.8kmは第2種開業線、第3種鉄道事業者は西大阪高速鉄道)

<武庫川線>
武庫川—武庫川団地前間1.7km、単線、自動閉塞式、無、1箇所10m、最大…輌、45km/h

<神戸高速線>
元町—西代間5.0km、複線、自動閉塞式、全線、無、最大6輌、65km/h(第2種開業線、第3種鉄道事業者は神戸高速鉄道)

データ編 ⇒ P.289

神戸新交通 こうべしんこうつう

鉄 軌 客

市街地と人工島を結ぶ二つの新交通

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	21,324	24,750	32,809
輸送密度	人/km日	21,301	23,578	23,472
[illegible]	[illegible]			
営業収入	百万円	3 802	4,482	5,795
営業費	百万円	4,463	4,133	5,184
営業損益	百万円	▲661	349	574
車両数	両	108	116	146
従業員数	人	180	166	168

神戸港沖に造られた人工島「ポートアイランド」と神戸の中心、三宮を結ぶ幹線輸送機関として1981年2月5日に日本初の常設営業用新交通システムとして開業した。愛称はポートライナーで、道路上は軌道法、それ以外の区間は地方鉄道法を準拠法とした。三宮を起点に複線で海を渡り、ポートアイランド内は反時計回りで一周する線形で、3月20日からの神戸ポートアイランド博覧会の足として大いに賑わった。博覧会終了後は住民の足として機能し、当初から自動運転で、1982年8月に添乗員は廃止され、国内初の無人運転となった。

神戸港のもう一つの人工島、六甲アイランドは1972年埋め立て開始しで、そのマリンパークと住吉を結ぶ「六甲ライナー」は1990年2月に開業した。

1995年1月の阪神大震災では両線とも全区間不通になり、完全復旧に半年以上を要した。

神戸空港は、ポートアイランドの南側沖合に埋め立て建設され、2006年2月16日に開港に開港した。このアクセスとして、ポートライナーの延伸が成った。市民広場—神戸空港間が複線で敷設され、中公園—市民広場間が複線化された。開業は2月2日で、島内一周と空港連絡の2系統が運行される体系となり、快速運転も始まった。

主要沿革年表

1977(昭和52)年 7月18日	神戸新交通設立
1981(昭和56)年 2月 5日	ポートアイランド線三宮—北埠頭—中公園間開業
1982(昭和57)年 8月 1日	添乗員の乗車をやめ、無人運転を開始
1990(平成 2)年 2月21日	六甲アイランド線住吉—マリンパーク間開業
2006(平成18)年 2月 2日	市民広場—神戸空港間開業、中公園—市民広場間複線化

神戸空港に進入する2000形。神戸空港延伸に備えて2006年に登場し、2008年に8000型からの置き換えが成った。 '12.2.18

▲▲ 神戸のベッドタウンとなったポートタウンを南北に貫く。 '12.2.18 市民広場—みなとじま

▲ アイランドセンターを発車する「六甲ライナー」マリンパーク行。 '12.2.18

会社概要

所 神戸市中央区港島6丁目6番地の1

資 24,266百万円

株 神戸市77.2%、三井住友銀行3.9%、神戸製鋼所・川崎重工業・三菱重工業各2.17%

路線概要

<ポートアイランド線(ポートライナー)>

三宮—神戸空港間8.2km複線(三宮—ポートターミナル間・中公園—神戸空港間は軌道)、市民広場—北埠頭—中公園間2.6km単線(市民広場—中公園間は軌道)、案内軌条式、三相交流600V、車内信号式、勾56.3‰、R30m、踏無、全線10.8km、全て6輌編成、60km/h

<六甲アイランド線(六甲ライナー)>

住吉—マリンパーク間4.5km複線(住吉—南魚崎間、アイランド北口—マリンパーク間は軌道)三相交流600V、車内信号式、勾58.0‰、R 60m、踏無、全線4.5km、全て4輌編成、60km/h

データ編 ⇒ P.291

神戸市交通局 こうべしこうつうきょく

北神急行電鉄 ほくしんきゅうこうでんてつ

西神と北神を結ぶUライン

神戸市営地下鉄は、須磨・西神ニュータウンと神戸の市街地、そして新幹線新神戸を結ぶ西神・山手線と、海岸線沿いのインナーシティーを結ぶ海岸線からなる。西神線新長田―名谷間は、1977年3月に須磨ニュータウンの足として開業した。その6年前に廃止となった神戸市電のイメージを再現して車輌塗色を「みどり」ベースとし、郊外は地上走行区間が多くなることから架空電車線を採用した。その後、名谷・新長田から双方に路線延長がなされて、1987年3月に西神中央―新神戸間が全通した。

神戸市営地下鉄海岸線は、輸送需要としては西神・山手線の半分程度と予測して、トンネル断面の小さいリニアモーター駆動方式を採用している。

新神戸―谷上間は、神戸電鉄有馬線のバイパス線として北神急行電鉄によって1988年に4月に開業した。新神戸で接する神戸市交西神・山手線と相互直通運転を行ない、途中駅ゼロの珍しい鉄道。ほぼ全線が六甲山系を貫くトンネルであり、北神・北摂地域から神戸都心部への移動時間を画期的に短縮した。利用客は伸び悩み、2002(平成14)年4月1日に鉄道敷設を神戸高速鉄道に譲渡し、第二種鉄道事業者として営業を行なっている。

主要沿革年表

1977(昭和52)年 3月13日	神戸市交西神線名谷―新長田間開業
1985(昭和60)年 6月18日	神戸市交名谷―学園都市間・大倉山―新神戸間開業
1988(昭和63)年 4月 2日	北神急行電鉄新神戸―谷上間開業、西神中央―谷上間相互直通運転開始
2001(平成13)年 7月 7日	神戸市交海岸線三宮・花時計前―新長田間開業

神戸市交通局

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	83,448	95,737	104,362
輸送密度	人/km日	84,607	109,752	87,997
輸送屯数	千屯	–	–	–
営業収入	百万円	14,094	19,152	19,896
営業費	百万円	14,001	15,481	18,763
営業損益	百万円	93	3,671	1,133
車輌数	輌	132	168	208
従業員数	人	574	726	603

北神急行電鉄

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	4,700	9,453	9,318
輸送密度	人/km日	21,149	25,828	25,459
輸送屯数	千屯	–	–	–
営業収入	百万円	1,917	2,262	2,206
営業費	百万円	2,622	1,639	1,862
営業損益	百万円	▲705	623	344
車輌数	輌	30	30	30
従業員数	人	73	65	54

▶三宮・花時計前で発車を待つ海岸線5000系4輌編成。2001年開業の海岸線はATOによるワンマン運転を行なっている。 '12.8.21

▼新長田を発車する北神急行7000系。アルミ車体のVVVFインバータ制御式で、内装は阪急電車によく似ている。 '12.8.21

■事業所概要(神戸市交通局)

所 神戸市中央区加納町6丁目5番1号

■路線概要

<西神延伸線>
名谷―西神中央間9.4km、車内信号式、34.0‰、R 350m、5箇所2,563m、5箇所2,099m、最大6輌、90km/h

<西神線>
名谷―新長田間5.7km、車内信号式、29.0‰、R297m、3箇所3,323m、1箇所10m、最大6輌、75km/h

<山手線>
新長田―新神戸間7.6km、車内信号式、34.0‰、R 150m、全線、
最大6輌、75km/h

<海岸線>
三宮・花時計前―新長田間7.9km、
内信号式、50.0‰、R 100m、全線、無、最大4輌、70km/h

■会社概要(北神急行電鉄)

所 神戸市北区山田町下谷上字
27番地

資 3,200百万円

株 阪急電鉄27.5%、神戸電鉄19.9
神鉄エンタープライズ7.6%、三井住
銀行5.0%、三菱東京UFJ銀行4.
東京海上日動火災保険4.0%、
命4.0%、関西電力4.0%

■路線概要

新神戸―谷上間7.5km、1435mm
線、直流1500V、車内信号式、33.3‰、R500m、1箇所7,276m、無、最大6輌、75km/h(第2種
線:第3種鉄道事業者は神戸高速鉄道

名谷を発車して神戸中心部を目指す2000系。西神中央―名谷間はニュータウン鉄道で80%が地上部を走っている。 '12.8.21 名谷―妙法寺

データ編⇒P.291・292

神戸電鉄 こうべでんてつ

最急勾配50‰の都市鉄道

新開地を発車した電車は湊川の先で地上に出て、六甲山系を南北に縦断する。鈴蘭台で三木・粟生方面と、有馬・三田方面に分かれ、いずれの路線も裏六甲の丘陵地帯を進む。

古代以来温泉地として有名であった有馬と神戸を結ぶ神戸有馬電気鉄道は、1928(昭和3)年11月に湊川—電鉄有馬(現有馬温泉)間を一気に開通させた。神有電鉄はその年の12月に唐櫃(現有馬口)—三田間を延長して全長34.5kmとなった。鈴蘭台—三木福有橋(現三木)間は三木電気鉄道により1938年1月に全通し、1947年1月に神有電鉄が三木電鉄を合併して神有三木電気鉄道が誕生した。神有三木電鉄は1949年4月に神戸電気鉄道と改称し、1952年4月に三木線の粟生延長を果たした。

1960年代に入ると、神戸市街から近距離にある沿線の住宅開発が急速に進展。ターミナルの湊川は神戸市電が通じていたものの不便で、1968年4月の神戸高速鉄道開通によって、新開地で、阪急・阪神・山陽の乗換接続がなると、以降は都市鉄道に大変貌を遂げる。1991(平成3)年10月には三田線横山から分岐する公園都市線が開業し、三田線と粟生線の一部複線化も成ったが、乗客は減少に転じ、粟生線の存廃問題が起こっている。

主要沿革年表

1926(大正15)年 3月27日	神戸有馬電気鉄道設立
1928(昭和 3)年 11月28日	湊川—電鉄有馬(現有馬温泉)間開業(1067㎜・1500V)
1938(昭和13)年 1月28日	三木電気鉄道鈴蘭台—三木間全通
1947(昭和22)年 1月 9日	神戸有馬電気鉄道が三木電気鉄道を合併、神有三木電気鉄道に社名変更
1968(昭和43)年 4月 7日	神戸高速鉄道新開地乗入開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	68,447	59,086	46,870
輸送密度	人/km日	30,257	23,742	17,290
輸送トン数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	11,566	4,042	10,086
営業費	百万円	9,781	3,608	9,249
営業損益	百万円	1,785	434	836
車両数	両	163	178	181
従業員数	人	747	679	509

■会社概要
所 神戸市北区新開地1丁目3番24号
資 11,711百万円
株 阪急電鉄27.2%、
三井住友銀行3.9%

▲有馬隧道を抜けて有馬温泉に進入する2000系4輌編成 '12.9.8

◀有馬口で顔を合わせる6000系と1300系。6000系は2008年と2010年に各1編成が新造された。 '12.9.8

加古川を渡る1100系4輌編成。粟生線の三木以遠は神姫バスとの競合が激しい。 '09.11.7 粟生—葉多

データ編 ⇒ P.292

■路線概要(全線1,067㎜、直流1500V)

<有馬線>
湊川—有馬温泉間22.5km、複線(有馬口—有馬温泉間2.5km単線)、自動閉塞式、50.0‰、R 200m、10箇所3,057m、95箇所1,060m、最大4輌、80km/h

<三田線>
有馬口—三田間12.0km、単線(岡場—田尾寺間1.6km・横山—三田間2.0km複線)、自動閉塞式、33.3‰、R 200m、1箇所115m、51箇所1,157m、最大4輌、80km/h

<公園都市線>
横山—ウッディタウン中央間5.5km、単線、自動閉塞式、30.0‰、R 250m、2箇所1,375m、13箇所484m、最大4輌、80km/h

<粟生線>
鈴蘭台—粟生間29.2km、単線(西鈴蘭台—藍那間1.7km・川池信号場—押部谷間5.9km複線)、自動閉塞式、50.0‰、R 165m、2箇所197m、90箇所948m、最大4輌、70km/h

<神戸高速線>
新開地—湊川間0.4km、複線、自動閉塞式、全線、無、最大4輌、70km/h(第2種開業線:第3種鉄道事業者は神戸高速鉄道)

直通特急が姫路―阪神梅田間を走破

神戸市内の西代と姫路を結ぶ本線と姫路市内の飾磨から分岐して網干に至る網干線からなる。

開業は、明石を境にして、兵庫(現新開地付近)―明石駅前間が600V軌道線の兵庫電気軌道、明石―姫路間が1500V鉄道線の神戸姫路電気鉄道であった。1927年に宇治川電気が、兵庫電軌、神姫電鉄の順に合併し、1933年に宇治川電気の電鉄部が独立して山陽電気鉄道となった。複電圧車による兵庫―姫路間直通運転が始まったのは1928年8月からで、1934年9月から特急運転を開始した。旧兵庫電軌区間の1500V昇圧がなったのは戦後の1948年で、1962年には日本初のアルミカー2000系が登場した。山陽電鉄の一大転機は1968年4月7日の神戸高速鉄道開業と阪急六甲、阪神大石への乗入開始であった。従前の神戸市内のターミナル兵庫―西代間2.2kmは併用軌道で、神戸市内の中心・三宮への乗入は大いに利便性が向上した。

山陽姫路―阪神梅田間直通特急運転開始は、阪神大震災復旧開通後の1998(平成10)年2月15日で、2001年3月からは早朝・深夜を除く全特急が直通特急になっている。網干線は線内ワンマン運行で、1991年以降、山陽姫路乗入は休止されている。

主要沿革年表

1910(明治43)年 3月15日	兵庫電気軌道兵庫(後の電鉄兵庫)―須磨(現山陽須磨)間開業(1435㎜・600V)
1923(大正12)年 8月19日	神戸姫路電気鉄道明石(現山陽明石)―姫路(現山陽姫路)間開業(1435㎜・1500V)
1933(昭和 8)年 6月 6日	宇治川電気の電鉄部が分離独立し山陽電気鉄道設立
1941(昭和16)年 7月 6日	網干線天満―網干間開業により飾磨―網干間全通
1968(昭和43)年 4月 7日	神戸高速乗り入れ、阪神・阪急との相互直通運転開始
1998(平成10)年 2月15日	山陽姫路―阪神梅田間直通特急運転開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	104,894	81,697	70,419
輸送密度	人キロ/日	40,571	34,032	32,549
輸送トン数	千トン	–		–
営業収入	百万円	16,148	16,186	14,055
営業費	百万円	15,042	15,934	12,050
営業損益	百万円	1,106	252	2005
車両数	両	198	215	214
従業員数	人	1,245	893	687

山陽明石を発車した阪神梅田行直通特急。しばらくはJR山陽本線と並走する。 '12.4.23 山陽明石―人丸前

▲ 加古川を渡る3000系鋼製車4輌編成。 '09.12 高砂―尾上の松

明石海峡大橋を背に力走する3000系アルミ車体による普通須磨行。 '12.4.23 山陽垂水―東垂水

会社概要

所 神戸市長田区御屋敷通3丁目1番1号

資 10,090百万円

株 阪神電気鉄道17.4%、阪急不動産5.0%、三井住友銀行2.8%

路線概要

<本線>

西代―山陽姫路間54.7km、1435mm複線、直流1500V、自動閉塞式、35.0‰、R 160m、4箇所1,903m、319箇所5,467m、最大6輌、110km/h

<網干線>

飾磨―山陽網干間8.5km、1435mm単線、直流1500V、自動閉塞式、27.5‰、R 400m、無、69箇所2,390m、最大3輌、90km/h

データ編 ⇒ P.293

北条鉄道 ほうじょうてつどう

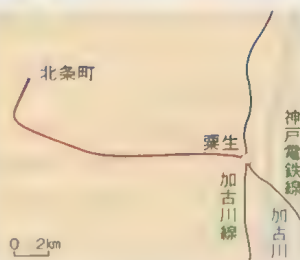
レールバスから軽快気動車へ

山陽本線加古川と福知山線谷川を結ぶ加古川線および途中から分岐する旧三木・北条・鍛冶屋・高砂線はいずれも大正初期に播州鉄道が開業させた。播州鉄道は1923(大正12)年に播丹鉄道となったのち、1943(昭和18)年6月に国に買収された。加古川を中心に幹と根を張りめぐらせた路線網であったが、東播地方の人の流れは、戦前は姫路、戦後は神戸に向かい、加古川での乗換を余儀なくされた。1923年8月に神姫電鉄(現山陽電気鉄道)が開業すると高砂線が寂れ、1938年1月に三木電気鉄道(現神戸電鉄)が開業すると三木線が寂れ、その他の枝線も神戸・姫路に直行便を走らせる神姫バスやマイカーに乗客を奪われた。1981(昭和56)年9月に高砂・三木・北条の各線が第1次特定地方交通線として承認され、翌年3月から始まった3線共同対策協議会の過程で、高砂線はバス転換となったものの、北条・三木両線は第三セクター化で鉄道存続となった。(三木鉄道は2008年4月1日廃止)この決定には兵庫県の坂井知事が県の交通体系の中に地方ローカル線を活用させることに熱意を示したためとされる。

開業時はレールバス3輌による運行であったが、2000年1月以降に軽快気動車が導入され、2009年春に全車の置き換えが完了した。

主要沿革年表

1915(大正 4)年 3月 3日	播州鉄道粟生—北条町間開業(1067㎜・蒸気)
1923(大正12)年 12月21日	播丹鉄道に譲渡
1933(昭和18)年 6月 1日	国鉄北条線となる
1974(昭和49)年 10月 1日	貨物営業廃止
1984(昭和59)年 10月18日	北条鉄道設立
1985(昭和60)年 4月 1日	粟生—北条町間転換開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	331	294	306
輸送密度	人/km日	690	619	589
[illegible]	[illegible]			
営業収入	百万円	[illegible]	63	68
営業費	百万円	[illegible]	95	102
営業損益	百万円	▲40	▲32	▲34
車輌数	輌	3	4	3
従業員数	人	10	12	12

▲▲ 間もなくフラワ200-3が北条町に到着する。三木鉄道ミキ300-104を譲り受けて2009年4月より使用を開始した。 '12.4.7 播磨横田—北条町

▲ 小さな神社の脇を抜けるフラワ2000-1。形式のフラワは加西市のフラワーセンター、2000は登場年を表す。 '12.4.7 播磨下里—長

田園の中を力走するフラワ2000-2。2001年の増備車。 '09.11.7 播磨下里—長

■会社概要

所 加西市北条町北条28番地2

資 100百万円

株 加西市36.0%、兵庫県17.0%、小野市5.0%、加西市商工会議所5.0%、三井住友銀行5.0%

■路線概要

<北条線>

粟生—北条町間13.7㎞、1067㎜

単線、内燃、スタフ閉塞式、

13.5‰、R 200m、無、

3箇所101m、最大2輌、65㎞/h

データ編 ⇒ P.294

智頭急行 ちずきゅうこう

〈スーパーはくと〉が時速130kmで走破

山陽本線上郡から分岐して千種川に沿って北上、佐用で姫新線と接続したのち中国山地に分け入り、あわくら温泉—山郷間で全長5592mの志戸坂隧道をくぐって因美線智頭に至る。京都—大阪—姫路—鳥取間〈スーパーはくと〉が最高時速130kmで走り抜け、開業2年目以降、黒字経営を続けている。

智頭急行線建設の発想は古く1890年代の姫路—鳥取間建設運動に端をなし、1922(大正11)年制定の改正鉄道敷設表で「上郡ヨリ佐用ヲ経テ智頭ニ至ル鉄道」が規定された。着工は1966(昭和41)年6月で、1980年の工事休止までに用地取得の95%、橋梁・盛土・トンネルなど路盤の93%が完成していた。第三セクター化による鉄道開業に最も熱心であったのは鳥取県で、兵庫・岡山両県をリードする形で1986年5月に智頭鉄道を設立。智頭鉄道は京阪神と鳥取を短絡する幹線ルートになり得ることから高規格化に変更がなされ、社名も智頭急行に改めたのち1994年12月3日に全通した。

従来の大阪—鳥取間は新幹線・津山・因美線経由で3時間以上を要し、〈スーパーはくと〉が2時間30分台で走破すると、大阪—鳥取間航空機を運休に追いやり、高速バスに大打撃を与えた。1997年11月からは岡山—鳥取間「いなば」が運転を開始した。

項目	単位	1999年度	2004年度	2009年度
輸送人員	千人	1,208	1,279	1,056
輸送密度	人/km日	2,726	2,966	2,466
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	2,902	3,178	2,929
営業費	百万円	2,404	2,643	2,470
営業損益	百万円	498	535	459
車両数	両	36	44	44
従業員数	人	83	87	82

主要沿革年表

1986(昭和61)年 5月31日	智頭鉄道設立
1994(平成 6)年 6月17日	智頭急行に社名変更
1994(平成 6)年 12月 3日	上郡—智頭間開業(1067㎜・内燃)
1997(平成 9)年 3月 8日	〈スーパーはくと〉5往復に増発
1997(平成 9)年 8月10日	〈スーパーはくと〉半室グリーン車使用開始
1997(平成 9)年 11月29日	岡山—鳥取間等〈いなば〉運転開始

▲▲ 大原で顔を合わせるHOT3521、「スーパーいなば」「スーパーはくと」。 '11.3.26

▲ 佐用川に沿って走るHOT7000系「スーパーはくと」。HOTは兵庫・岡山・鳥取の頭文字、7000は出力の700psを表す。 '12.4 佐用—平福

HOT3506+HOT3505の2輌編成が、鳥取を目指す。高規格線を最高時速110kmで走る。 '12.3.26 大原—西粟倉

■会社概要

所 八頭郡智頭町智頭2052番地
資 450百万円
株 鳥取県33.9%、兵庫県13.3%、鳥取市11.2%、岡山県8.1%、佐用町5.1%

■路線概要

上郡—智頭間56.1km、1067㎜単線、内燃動力、自動閉塞式、26.0‰、R 260m、41箇所24,448m、200箇所11,407m、最大6輌、130km/h

データ編 ⇒ P.294

岡山電気軌道

おかやまでんききどう

国内最短の路面電車

岡山駅前―東山間の東山本線と、途中の柳川から分岐して清輝橋に至る清輝橋線からなる。全長4.7kmは現存する路面電車としては最も短い。

1912(明治45)年5月に駅前(現岡山駅前)―御城下(現城下付近)―弓之町(後の後楽園前)が開業したのを皮切りに、同年6月に御城下―西大寺町間、1921(大正10)年7月に後楽園前―七番町口(後の番町)、1923年7月に西大寺町―東山間、1928(昭和3)年3月に柳川―大雲寺町(現大雲寺前)間が開業し、1946年9月に大雲寺町―清輝橋間の延長で全線開業がなった。しかし現城下から北に向かって番町に至っていた番町線0.9kmは1968年5月31日限りで廃止され、以降は全長4.7kmの営業が続いている。

開業以来長らく単車のみであったが、1966～74年に秋田市電、呉市電、東武日光軌道線、大分交通別大線、名古屋市電より中古車を購入してボギー車への統一を果たした。1980年以降は、ボギー車の機器を流用して冷房付車体を新造した7001～8501の17輌が登場し、2002年にボンバルディア社製のLRVを基本として新潟鉄工所製の2車体連接超低床車9201「MOMO」が登場。2011年には新潟トランシス製1011「MOMO²」が増備された。非冷房の3000形は2輌を残すのみとなっている。

主要沿革年表

年月日	事項
1912(明治45)年 5月 5日	駅前―弓之町(後の後楽園前)間開業(1067mm・600V)
1912(明治45)年 6月 1日	御城下(現城下付近)―西大寺間開業
1923(大正12)年 7月 9日	西大寺―東山間開業
1928(昭和 3)年 3月18日	柳川―大雲寺町間開業
1946(昭和21)年 9月 6日	大雲寺町―清輝橋間開業
1968(昭和43)年 7月10日	ワンマン運転開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	4,429	4,060	3,372
輸送密度	人/km日	4,568	4,050	3,414
輸送トン数	千トン	–	–	–
営業収入	百万円	528	508	376
営業費	百万円	454	386	385
営業損益	百万円	74	122	▲8
車両数	輌	21	21	22
従業員数	人	46	47	45

▼ 西大寺町―小橋間の京橋を行く7101「たま電車」。7101は1981年5月アルナ工機製で1001(旧秋田市201)の機器を流用している。 '12.4.15

▲ 清輝橋支線を行く1001MOMO²。清輝橋線は全線のセンターポール化が完了し、清輝橋以外は上下線の間に停留場が設置され、防護柵が取り付けられている。 '12.4.15 田町―新西大寺町筋

終点の東山に到着する3007「KURO」(元東武日光軌道線108)。東山には本社と車庫がある。 '12.4.15

会社概要

所 岡山市中区徳吉町2丁目8番22号
資 200百万円
株 両備ホールディングス27.0%、岡山交通7.5%、藤原深蔵6.4%、トーキョーリョービ5.9%、岡山タクシー5.5%

路線概要

<東山本線>
岡山駅前―東山間3.1km、1067mm複線、直流600V、25.0‰、R20m、無、5箇所225m、最大1輌、30km/h

<清輝橋線>
柳川―清輝橋間1.6km、1067mm複線、直流600V、6.6‰、R30.5m、無、1箇所7m、最大1輌、30km/h

データ編 ⇒ P.295

水島臨海鉄道

みずしまりんかいてつどう

鉄 客 貨 内燃 1067

旅客輸送が盛んな臨海鉄道

JR倉敷駅の脇に位置する倉敷市を起点に、旅客列車の終点三菱自工前を経て倉敷貨物ターミナルに至る本線、三菱自工前から折り返して西埠頭に至る埠頭線、水島から分岐して東水島に至る港東線からなる。西富井周辺と水島周辺は高架化が完成していて、以前とは見違えるようになっている。

水島本線の前身は1943年6月に使用を開始した三菱重工業水島航空機製作所の専用鉄道で、鉄道省の蒸気機関車が客車と貨車を牽引して乗り入れた。戦後、専用鉄道の管理は、三菱地所、水島都市開発へと移り、水島都市開発時代に地方鉄道改組。水島都市開発の事業が1952年4月に倉敷市に譲渡されたことから、全国でも珍しい市営臨海鉄道が誕生した。この路線を引き継いだのが、国鉄と地方自治体・進出企業の共同出資＝いわゆる臨海鉄道方式の、水島臨海鉄道であった。

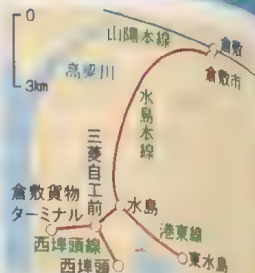
臨鉄開業初年の1970(昭和45)年度は118万tの貨物を輸送し、旅客は工場労働者輸送に朝夕数往復のみの運行であった。当初は国鉄DE11と同型のDE701を新造するなど機関車の充実ぶりが目立った。鉄道貨物退潮傾向のなか、近年は旅客輸送に注力しており、初の新造気動車が登場している。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,970	2,032	1,610
輸送密度	人/km日	3, 649	3,547	2,736
輸送屯数	千屯	631	471	435
営業収入	百万円	839	887	668
営業費	百万円	802	849	706
営業損益	百万円	37	37	▲38
車両数	輌	16	16	14
従業員数	人	64	49	52

▼ 三菱自工前で発車を待つキハ205+キハ203。キハ20形は平日の朝夕のみ運用に入る。 '08.11.21

▶倉敷貨物ターミナルで出番を待つDE701。1971年川崎車輌製の70t機。 '08.5.17

主要沿革年表

1943(昭和18)年 6月30日	三菱重工業水島航空機製作所専用鉄道として開業
1948(昭和23)年 8月20日	水島工業都市開発、地方鉄道として倉敷(現倉敷市)—水島港(現三菱自工前—西埠頭間)間開業
1952(昭和27)年 4月 1日	倉敷市営鉄道となる
1970(昭和45)年 4月 1日	水島臨海鉄道となる
1992(平成 4)年 9月 7日	水島本線4.5kmと港東線2.3km高架化

倉敷市構内で右側の留置車と顔を合わせるMRT303。MRT300形は1995年2月に当線初の新造気動車として登場し、303は1995年11月登場の増備車。 '08.5.17

■会社概要

所 水島市水島東栄町12番46号
資 850百万円
株 日本貨物鉄道35.3%、倉敷市35.3%、岡山県11.8%、日鉱日石エネルギー3.1%

■路線概要

<水島本線>
倉敷市—倉敷貨物ターミナル間1[illegible]km(三菱自工前—倉敷貨物ターミナル間0.8kmは貨物専業)、106[illegible]、単線、内燃動力、自動閉塞式、勾配10.5‰、R250m、踏切無、橋75箇所4,909m、旅客列車最大2輌、60km/h

<港東線>
水島—東水島間3.6km(貨物専業)、1067mm単線、内燃動力、スタフ閉塞式、勾配9.0‰、R180m、踏切無、橋16箇所1,261m、50km/h

<西埠頭線>
三菱自工前—西埠頭間0.8km(貨物専業)、1067mm単線、内燃動力、スタフ閉塞式、勾配2.0‰、R200m、踏切無、橋無、50km/h

データ編 ⇒ P.295

井原鉄道

いばらてつどう

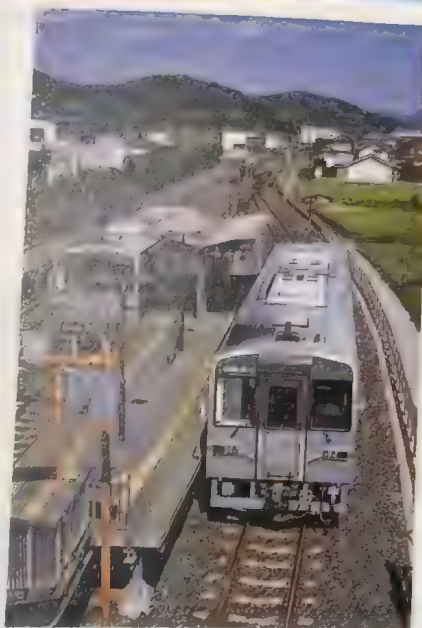
平成11年1月11日11時11分開業

伯備線総社を起点とし、清音から新線に入り矢掛、井原を経て神辺に至る。一部列車は神辺から福塩線に乗り入れて福山を発着駅とする。

井原には1971年3月まで井笠鉄道という軽便鉄道が通じていた。1913(大正2)年に笠岡町—井原間が蒸気動力で開業し、最盛期には途中の北川から分岐して矢掛に至る矢掛線、井原から神辺に至る神辺線合わせて37.0kmを営業していた。1946(昭和21)年度の輸送人員は378万人と、軽便鉄道としては驚くほどの人を運んでいたが、時代の進展とともに衰退して廃線に至った。

総社—神辺間鉄道敷設の動きが具体化したのは戦後のことで、1953年8月に改正鉄道敷設法別表に「総社付近ヨリ神辺至ル鉄道」が追加された。1959年11月に工事線となり、1966年7月に着工がなされ、路盤工事の半分程度が完成していた。が、国鉄再建法のあおりで1980年に工事は休止。地域の鉄道への思いは強く、岡山・広島両県、関係市町村等の出資により1986年12月に井原鉄道を設立。そして、1999年1月11日に開業した。総社—清音間を車両乗入でなく第2種事業者としたところに、吉備線延長というこだわりが感じられる。開業2年目・2000年度の輸送人員は103万人で、計画の半分程度にとどまっている。収入の1.5倍近い経費で、苦しい経営を強いられている。

主要沿革年表

1986(昭和61)年12月 1日	井原鉄道設立
1987(昭和62)年10月27日	総社—神辺間免許
1999(平成11)年 1月11日	総社—神辺間開業

項目	単位	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,092	1,017
輸送密度	人 km日	1,253	872
輸送屯数	千屯	–	–
営業収入	百万円	377	315
営業費	百万円	670	487
営業損益	百万円	▲293	▲172
車輌数	輌	12	13
従業員数	人	62	55

◀ 車庫のある早雲の里荏原で行き違うIRT355形。開業に合わせて新潟鉄工所で12輌が新造された。 '05.8.27

2005年に登場したIRT355-201「夢やすらぎ」が吉備路を最高時速95kmで走り抜ける。
'08.5.17 小田—矢掛

[illegible]姿を写しながら、軽やかに小田川を渡る。 '08.5.17 早雲の里荏原—井原

データ編⇒P.296

会社概要

所 井原市東江原町695番地1
資 700百万円
株 岡山県29.0%、広島県6.4%、井原市6.4%、矢掛町5.9%

路線概要

清音—神辺間38.3km、1067mm単線、内燃動力、自動閉塞式、33.0‰、R 400m、7箇所3,242m、269箇所23,760m、最大2輌、95km/h
(総社—清音間3.4kmは第2種開業線:第1種鉄道事業者は西日本旅客鉄道)

若桜鉄道 わかさてつどう

地元の執念が生んだ第三セクター鉄道

JR若桜線の転換を受けて1987年10月に開業した。全線一閉塞で、全長18m級の気動車が行き来する。

若桜線は、改正鉄道敷設法の「鳥取県郡家ヨリ若桜ヲ経テ兵庫県八鹿付近ニ至ル鉄道」の一部として建設が進み、1930年12月1日に郡家—若桜間が全通した。戦前は木材や米、二十世紀梨などを出荷して賑わった時期もあったが、活気があったのは戦後しばらくまでであった。1968年に国鉄からバス転換を行うべき路線として83線区が指定された時にも名を連ね、国鉄再建法下では第1次廃止対象線区に指定された。しかし、地元は乗車運動を繰り返した末に第三セクター化を選択した。

沿線人口は3万人と少なく、鳥取—若桜間には日本交通の路線バスも走っていて競争関係にある。利用客の64%は通学定期客で、八頭高校と鳥取市内高校への利用客が多い。利用客は年間42万人まで減少している。運転本数は10往復で、朝の1往復と夜の2往復を除く7往復が鳥取へ乗り入れる。

開業以来赤字経営で、転換時に積み立てられた赤字補填基金が2008年度末に枯渇することが明らかになり、2009年4月1日に若桜・八頭両町が第3種鉄道事業者、若桜鉄道が第2種鉄道事業者となる「公有民営」方式による上下分離に転換された。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	622	671	385
輸送密度	人/km日	1,009	893	548
輸送トン数	千トン			
営業収入	百万円	106	109	182
営業費	百万円	133	141	187
営業損益	百万円	▲27	▲32	▲5
車両数	両	4	4	4
従業員数	人	14	15	14

主要沿革年表

1930(昭和 5)年 1月20日	国鉄若桜線郡家—隼間開業
1930(昭和 5)年 12月 1日	隼—若桜間開業
1974(昭和49)年 10月 1日	貨物営業廃止
1987(昭和62)年 8月 6日	若桜鉄道設立
1987(昭和62)年 10月14日	郡家—若桜間開業
2009(平成21)年 4月 1日	第2種鉄道事業者となる

▲▲ 隼で保存されているオロ12
-ED301(元北陸鉄道)の脇を走り抜ける。 '12.4

▲ 吹雪の中を力走するWT3003+WT3301。WT3301は2003年3月に増備されたステンレスボディー車。 '11.3.26 若桜—丹比

若桜を発車し鳥取を目指すWT3000形2輌編成。 '12.4.7 若桜—丹波

■会社概要

所 八頭郡若桜町大字若桜345番地
資 100百万円
株 若桜町36.8%、八頭町36.
鳥取県11.5%、鳥取市7.
山陰合同銀行2.7%

■路線概要

郡家—若桜間19.2km、1067mm単線、内燃動力、特殊自動閉塞式、 20.0‰、R300m、 2箇所59m、 34箇所525m、最大3輌、65km/h
(第2種開業線：第3種鉄道事業者は八頭町・若桜町)

データ編⇒P.296

スカイレールサービス すかいれーるさーびす

ニュータウンの上空を進む新システム

項目	単位	1999年度	2004年度	2009年度
輸送人員	千人	59	206	514
輸送密度	人/km日	134	488	1,288
輸送トン数	千t			
営業収入	百万円	144	143	315
営業費	百万円	158	177	487
営業損益	百万円	▲14	▲33	▲172
車両数	両	7	6	6
従業員数	人	12	14	16

瀬野駅北側の高城山の斜面に造成されたスカイレールタウンみどり坂は、駅と団地最奥の高低差が190mに及び、住民の移動手段の確保と環境保護の両面に見合った交通機関が計画された。これに合わせて神戸製鋼所・三菱重工業などによって開発されたのがスカイレールで、ニュータウン開発事業者である積水ハウスと青木建設(現青木あすなろ建設)、スカイレール開発者などの出資で1994年4月にスカイレールサービスが設立され、1998年8月にみどり口—みどり中央間が開業した。

スカイレールは、ロープウエイと懸垂式モノレールの長所を掛け合わせた新しい交通システム。懸垂式モノレールで使用されるH型鋼材を走行軌道に用い、その上に車輌を牽引するための駆動用ロープを渡し、安定した走行を実現。駅間の牽引はロープ牽引だが、駅に到着すると車輌がロープから離れ、リニアモーターによる駆動に切り替わり停止位置まで誘導される。

全長1.3kmは全国の鉄軌道事業者最短で、全線の所要は5分。車輌の定員は25人(座席8人)、運転間隔は朝ラッシュ時7.5分、その他の時間帯15分。システムとしては75秒間隔の運行が可能。

運賃は一律150円で、自動券売機で購入して、発駅で自動改札機に投入した時点で回収される。

主要沿革年表

1994(平成 6)年 4月 1日	スカイレールサービス設立
1996(平成 8)年 7月29日	みどり口—みどり中央間特許
1998(平成10)年 8月28日	みどり口—みどり中央間開業

▲▲ みどり口に到着する200形。200形は1999年に鉄道友の会からローレル賞を受賞した。
'12.4.15 みどり口—みどり中街

▲ みどり口とみどり中央は高低差160mで、最急勾配263‰は鋼索鉄道以外では最も急勾配。
'08.11.21

走行軌道にH型鋼材を用いたことで風に対する強味が増した。法規上は軌道(懸垂式モノレール)にあたる。
'12.4.15 みどり口—みどり中街

■会社概要

所 広島市安芸区瀬野1丁目41番21号
資 20百万円
株 積水ハウス60.0%、
青木あすなろ建設15.0%、
三菱重工業10.0%、
神戸製鋼所10.0%、
宏和興産5.0%

■路線概要

<広島短距離交通瀬野線>
みどり口—みどり中央間1.3km、懸垂式複線、直流440V、263‰、無、61箇所1,320m、全て1輌、25km/h

データ編 ⇒ P.296

広島電鉄市内線 ひろしまでんてつしないせん

日本最大の路面電車

中国地方最大の都市・広島の市街地を走る広島電鉄の市内線は、6路線19.0kmからなり、市内路面電車としては最大規模を誇る。

前身である広島電気軌道の初代社長は大林組の創立者・大林芳五郎氏で、1912(大正1)年11月に広島駅と市内中心部・紙屋町を結ぶ路線など4線6.1kmを開業した。1917年8月に同系列の広島瓦斯と合併して広島瓦斯電軌となり、広島電鉄が分離独立したのは1942(昭和17)年4月であった。戦時中は江波にあった軍需工場や、軍港・宇品への路線として江波・皆実線を開設し、トロリーポールから出る火花を避けるために全国で初めてビューゲル集電を採用した。1945年8月6日、原子爆弾が投下されて壊滅的な被害を受けたが、原爆投下の3日後より一部区間で運転を再開、1948年12月に白島線を除く全線が復旧した。

昭和40年代に全国各地の路面電車が姿を消す中で、公安委員会による軌道敷内への諸車乗入れ禁止が再び実施されたこともあり、また、懸命な経営努力の甲斐あって今日まで黒字基調の経営を続けている。相次ぐ新車の導入により、旧京都・大阪・神戸市、西鉄など旧型車の活躍範囲は狭まっている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	43,880	42,582	37,808
輸送密度	人/km日	17,096	16,613	14,590
[illegible]	[illegible]	—		
営業収入	百万円	4,488	5,030	4,342
営業費	百万円	3,510	4,389	4,312
営業損益	百万円	978	641	29
車両数	両	127	119	308*
従業員数	人	604*	948*	602*

*宮島線を含む

▼ 広島駅で発車を待つ5100形 Green mover max。 '12.4.15

元京都市電の1909西広島(己斐)行と1908広島港(宇品)行がすれ違う。 '12.4.15 紙屋町

主要沿革年表

年月日	事項
1912(大正 元)年 11月23日	広島電気軌道広島駅前—紙屋町—櫓下(相生橋を経て現原爆ドーム前)間他開業(1435mm・600V)
1917(大正 6)年 8月 2日	広島瓦斯電軌となる
1942(昭和17)年 4月10日	広島電鉄となる
1945(昭和20)年 8月 6日	原子爆弾投下により全線不通に(3日後から運転再開)
1999(平成11)年 6月 9日	低床車5000形・グリーンムーバー運転開始
2005(平成17)年 3月30日	5100形グリーンマックス運転開始

中心街を貫くメインストリートで実に多くの電車が行き交う。 '12.4.15 胡町

■路線概要
(全線1435mm、直流600V)

<本線>
広島駅—広電西広島(己斐)間5.4km、35.2‰、R 25m 無、7箇所641m、最大5両、40km/h

<宇品線>
紙屋町—広島港間5.9km、33.0‰、R30m、無、13箇所181m、最大5両、40km/h

<江波線>
土橋—江波間2.6km、5.86‰、R100m、無、無、最大3両、40km/h

<横川線>
十日市町—横川駅間1.4km、30.0‰、R30m、無、2箇所70m、最大3両、40km/h

<皆実線>
的場町—皆実町六丁目間2.5km、30.0‰、R25.3m、無、無、最大3両、40km/h

<白島線>
八丁堀—白島間1.2km、2.7‰、R30m、無、無、最大1両、40km/h

データ編 ⇒ P.296

広島電鉄宮島線

ひろしまでんてつみやじません

超低床車"グリーンムーバー"登場

JR西広島駅前の広電西広島(己斐)から海岸沿いに進み「安芸の宮島」の玄関・広電宮島口に至る。広島瓦斯電軌時代の1922(大正11)年8月に己斐(現広電西広島(己斐))—草津町(現草津)間が開業し、1924年4月廿日市、1925年7月地御前、1926年7月新宮島(阿品立体交差付近)と部分延長を繰り返し、1931(昭和6)年2月に宮島線全通を果たした。長らく高床式の鉄道線車輌による運行であったが、1957年に市内線己斐駅の経路変更で線路がつながり、1958年4月1日から団体輸送に限って市内線車両の乗入を開始した。各駅に市内線低床車用ホームを整備したのち、1962年1月10日から恒常ダイヤで市内線直通運転が始まった。1985年3月には、国鉄末期に広島近郊の"シティ電車"が増発されたこともあって、市内線直通を大増発。その後も直通運転は増発され、1991(平成3)年8月7日に高床式車両の運用は全て終了した。多くの駅で高床車用と低床車用の2種類のホームが残っているのは、専用車と直通車が混在していた名残である。

5車体3台車の連接超低床車5000形"グリーンムーバー"は1999(平成11)年6月から営業運転を開始し、現在12編成が活躍している。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	18,132	20,020	17,193
輸送密度	人/km日	17,782	19,245	16,490
輸送トン数	千トン			
営業収益	百万円	1,621	2,126	1,799
営業費	百万円	1,572	1,759	1,912
営業損益	百万円	49	367	▲112
車両数	両	71	119	＊
従業員数	人	＊	＊	＊

＊宮島線単独数値公表なし

▲▲ 広島宮島口で発車を待つ5000形GREEN MOVERと3950形Green Liner。 '12.4.14

▲ 可愛川を渡る3900形。1990~96年に8編成が登場し、その後は3950形に移行した。 '12.4.14 廿日市市役所前—広電廿日市

主要沿革年表

1922(大正11)年 8月22日	広島瓦斯電軌己斐(現広電西広島(己斐))—草津町(現草津)間開業(1435mm・600V)
1924(大正13)年 4月 6日	草津町—廿日市町(現広島廿日市)間開業
1925(大正14)年 7月15日	廿日市町—地御前間開業
1926(大正15)年 7月15日	地御前—新宮島(現阿品東付近)間開業
1931(昭和 6)年 2月 1日	新宮島—電車宮島(現広電宮島)間開業
1962(昭和37)年 1月10日	広島駅前(現広島駅)—広島廿日市間直通運転開始

広島湾に沿って走る"グリーンムーバー"。ドイツ・シーメンス社製で、5001編成はロシアの大型輸送機"アントノフ"で空輸されて話題を集めた。 '12.4.14 地御前—阿品東

データ編 ⇒ P.296

■会社概要

所 広島市中区東千田町2丁目9番29号

資 2,355百万円

株 広島銀行3.4%、三菱東京UFJ銀行2.9%

■路線概要

<宮島線>

広電西広島—広電宮島口間16.1km、1435mm複線、直流600V、自動閉塞式、18.2‰、R161m、1箇所107m、45箇所317m、最大5両、60km/h

広島高速交通

アジア大会の足となった最長新交通システム

1970年頃から急激に宅地開発が進行した広島市北西部の丘陵地帯と市の中心部を結ぶ交通機関として、1977年7月の都市計画地方審議会にて新交通システムの導入の提案がなされた。1987年に広島市が過半を出資する第三セクター方式の広島高速交通が設立され、1988年8月に本通—長楽寺間の免許と特許を取得した。その後、ニュータウン「西風新都」や、広島アジア大会のメイン会場となる広島広域公園へのアクセス路線として長楽寺—広域公園前間特許が1991年3月に取得された。

本通—広域公園前間18.4kmの開業は1994年8月20日で、新交通システムとしては国内最長となり、同年10月開催のアジア大会輸送に活用された。路線の大半は道路上に高架橋が建設されて軌道法を準拠法とするが、本通から白島の手前までは地下区間で、本通—県庁前間0.3kmは鉄道事業法を適用し、国から地下鉄建設費補助金を受けている。

1999年3月20日からは新交通システム初の急行運転が始まり全線で所要を10分短縮したが、利用客は伸び悩み、2004年3月20日に終了した。

平日昼間時全線10分ヘッドの運行を基本とするが、土日祝日の長楽寺以遠は20分毎となる。平日朝ラッシュ時の大町以南は3分毎程度に詰まる。

項目	単位	1999年度	2004年度	2009年度
輸送人員	千人	19,234	17,684	18,331
輸送密度	人/km日	22,207	19,275	19,817
[illegible]	[illegible]	—	—	—
営業収入	百万円	4,608	4,007	3,891
営業費	百万円	4,722	4,388	4,064
営業損益	百万円	▲164	▲381	▲172
車両数	両	138	144	144
従業員数	人	207	170	175

主要沿革年表

1987(昭和62)年 12月 1日	広島高速交通設立
1988(昭和63)年 8月22日	本通—県庁前間免許、県庁前—長楽寺間特許
1991(平成 3)年 3月 5日	長楽寺—広域公園前間特許
1994(平成 6)年 8月20日	本通—広域公園前間開業

▲▲ 古市に進入する6000系本通行。6000系は登場年の和暦を示す。 '08.11.21

▲ 太田川を渡る祇園新橋の単線間の間を進む。 '12.4.14 祇園新橋北—不動院前

広島の中心部を抜け、やがて太田川を渡る。一日の輸送人員は約5万人で、赤字経営が続く。 '12.4.14 不動院前—牛田

会社概要

所 広島市安佐南区長楽寺2丁目12番1号

資 10百万円

株 広島市51.0%、日本政策投資銀行10.0%、中国電力5.0%、広島銀行5.0%、三菱重工業・マツダ・広島電鉄・みずほ銀行各3.0%

路線概要

<広島新交通1号線(アストラムライン)>
本通—広域公園前間18.4km 本通—県庁前間0.3km鉄道 その他軌道 側方案内軌条式、複線、直流750V 車内信号式、60.0‰、R 84m、2箇所1,750m(軌道1箇所331m、軌道1箇所1,419m)、300m 所18,543m、全て6両、60km/h

データ編 ⇒ P.298

NT 錦川鉄道 にしきがわてつどう

錦川の清流に沿う第三セクター私鉄

JR岩徳線・岩国から2つ目の川西から分岐し、錦川に沿って中国山地に分け入り、32.7km先の錦町に至る。国鉄岩日線の転換交付を受け、1987年7月に営業を開始した。

岩日線は岩国と山口線日原を結ぶ陰陽連絡線として1922(大正11)年に改正鉄道敷設法の予定線になったものの、岩国—錦町間が建設線となったのは1952(昭和27)年12月であった。地形的な関係で西岩国から4kmほど岩徳線を西進した地点で分岐し、1960年11月に川西—河山間が開業、続く1963年10月に河山—錦町間が開通した。開業当初は、日本鉱業河山鉱業所からのタングステン鉱石輸送列車が3往復するなど賑わいを見せていたが、1971年3月に鉱業所が閉鎖されてからは1日7.5往復の旅客列車のみとなっていた。国鉄再建法による基準期間の輸送密度は1420人/km日で、路線長があったことから第1次は免れたものの、1984年6月に第2次廃止対象線区となった。しかし、地元の鉄道存続への執着は強く、第三セクター方式での存続を選択した。錦町から先も六日市までの16.7kmは国鉄時代に路盤工事が完成していたが、このうち約6kmは岩日北線記念公園として整備され、2002年7月から遊覧車「とことこトレイン」が運行されている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	579	439	246
輸送密度	人/km日	971	720	400
輸送屯数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	180	122	100
営業費	百万円	199	174	148
営業損益	百万円	▲19	▲52	▲48
車輌数	輌	6	6	4
従業員数	人	27	22	22

主要沿革年表

1960(昭和35)年 11月 1日	国鉄岩日線川西—河山間開業
1963(昭和38)年 10月 1日	河山—錦町間開業
1974(昭和49)年 10月 1日	貨物営業廃止
1984(昭和59)年 6月22日	第2次特定地方交通線として承認
1987(昭和62)年 4月 1日	錦川鉄道設立
1987(昭和62)年 7月25日	川西—錦町間転換開業

▲▲ 桜が美しい南桑に到着した錦町行NT-3004。イエローは蛍の光を表している。 '12.4.14

▲ 行波に到着したNT-3001+NT-3003。NT3000形は全長18m級で、2007～2008年に4輌が新造され、NT2000形6輌を置き換えた。 '08.11.22

会社概要

所 岩国市錦町広瀬7873番地の9
資 120百万円
株 岩国市45.8%、山口県16.7%、広成建設7.5%、山口銀行5.0%、中国電力5.0%

路線概要

<錦川清流線>
川西—錦町間32.7km、1067mm単線、内燃、自動閉塞式(川西—北河内間)・特殊自動閉塞式(北河内—錦町間)、勾配16.0‰、R 200m、トンネル27箇所6,188m、橋梁174箇所3,025m、最大3輌、80km/h

清流錦川に沿って走る。下り列車は、山陽新幹線新岩国に最寄の御庄を過ぎると、右手から錦川が現れ、終点まで寄り添うように進む。 '12.4.14 河山—柳瀬

データ編 ⇒ P.298

一畑電車

宍道湖に沿って走る山陰唯一の私鉄電車

電鉄出雲市を起点に一畑口でスイッチバックして宍道湖北岸を走って松江しんじ湖温泉に至る北松江線と、川跡—出雲大社前間の大社線からなる。

一畑電気鉄道の前身は1912(明治45)年設立の一畑軽便鉄道で、当初は軌間762㎜で計画していた。院線連絡を考慮して1067㎜軌間となり、1914年4月に出雲今市(現出雲市)—雲州平田間を開業、翌1915年2月に一畑延長を行なった。さらなる延長と電気運転を計画していたことから1925年7月に社名を一畑電気鉄道に変更。1927年10月に既存線を直流1500V電化、1928年4月に小境灘(現一畑口)—北松江(現松江しんじ湖温泉)間、1930(昭和5)年2月に川跡—大社神門(現出雲大社前)を開業した。1966年10月に単線区間としては日本初のCTCを導入し合理化を行なったものの、鉄道部門は1966年度以降毎年赤字で、会社は1972年に鉄道全廃の意向を表明した。しかし、地元の反発が強く、国の欠損補助金を受けながら再建が進めることとし、1992年末に欠損補助の見直しが国から告げられると、沿線自治体は支援を強化し、車輌・駅施設の近代化が進んだ。2006年4月1日から鉄道部門は分社化されて一畑電車の経営に変わっている。

主要沿革年表

1912(明治45)年 4月 6日	一畑軽便鉄道設立
1914(大正 3)年 4月29日	出雲今市(現電鉄出雲市)—雲州平田間開業(1067㎜・蒸気)
1915(大正 4)年 2月 4日	雲州平田—一畑(後に廃止)間開業
1927(昭和 2)年 10月 1日	1500V電気運転開始
1928(昭和 3)年 4月 5日	小境灘(現一畑口)—北松江(現松江しんじ湖温泉)間開業
1930(昭和 5)年 2月 2日	川跡—大社神門(現出雲大社前)間開業
1997(平成 9)年 2月20日	全線ワンマン化
2006(平成18)年 4月 1日	分社化により一畑電車の経営となる

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,786	1,566	1,398
輸送密度	人/km日	1,702	1,548	1,447
[illegible]	[illegible]	—	—	—
営業収入	百万円	491	452	387
営業費	百万円	625	668	618
営業損益	百万円	▲134	▲216	▲225
車輌数	輌	26	26	24
従業員数	人	69	52	54

▲▲ 出雲名物・築地松(屋敷森)の脇を行く3008-3018。元南海2100系で1996年12月に入線し、20
年3月31日から南海時代の塗装に戻され営業運転を開始している。
'12.4.8 雲州平田—

▲ 大社線を駆ける2114-21…。一畑電車は2010年公開の映画「RAILWAYS」の舞台となった。
'12.4.18

宍道湖に沿って走る5000系。園から松江しんじ湖温泉間にかけては宍道湖の眺めが楽しめる。 '12.4.8 津ノ森—高ノ宮

会社概要

所 出雲市平田町2226番地
資 100百万円
株 一畑電気鉄道100%

路線概要

<北松江線>
電鉄出雲市—松江しんじ湖温泉間 33.9km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、25.0‰、R 200m、無、24箇所256m、最大4輌、85km/h

<大社線>
川跡—出雲大社前間8.3km、1067㎜単線、直流1500V、自動閉塞式、無、9.1‰、R 700m、最大2輌、85km/h、2箇所100m

データ編 ⇒ P.299

ことでん 高松琴平電気鉄道 たかまつことひらでんきてつどう

動く電車博物館は今や昔

JR高松駅前で、高松城跡の脇に位置する高松築港を起点とし、瓦町、栗林公園を経て琴電琴平に至る琴平線、瓦町から分岐して長尾に至る長尾線、瓦町—琴電志度間の志度線からなる。本線格の琴平線は、琴平電鉄が1927(昭和2)年4月に高松(現瓦町)—琴平間を全通させた。当初から1500V動力の本格的な鉄道で、戦時統合により1943年11月に讃岐電鉄(現志度線)と高松電気軌道(現長尾線)を合併し、社名を高松琴平電気鉄道に改めた。

最も早く開業したのは志度線で、1911(明治44)年11月に東讃電気軌道が、今橋—志度間を軌間1435㎜・600Vで開業した。東讃電軌は1916(大正5)年12月に四国水力電気に合併されたのち1917年に築港前延伸を果たした。戦時中に電力会社の鉄軌道兼営が禁止されると1942(昭和17)年4月に讃岐電鉄として独立し、1943年11月の統合を迎えた。

長尾線は、東讃電軌の5ヵ月後、1912年4月に高松電気軌道が出晴(瓦町付近)—長尾間を1067㎜軌間・600Vで開業。1943年11月に統合された。

琴電は1945年6月に長尾線の1435㎜改軌を実施、1966年8月に志度線・1976年12月に長尾線の1500V昇圧を行なって全線の規格統一がなった。

主要沿革年表

年月日	事項
1911(明治44)年 11月18日	東讃電気軌道今橋—志度(現琴電志度)間開業(1435㎜·600V)
1912(明治45)年 4月30日	高松電気軌道出晴—長尾間開業(1067㎜·600V)
1926(大正15)年 12月21日	琴平電鉄栗林公園—滝宮間開業(1435㎜·1500V)
1943(昭和18)年 11月 1日	琴平電鉄が讃岐電鉄、高松電軌を合併して、高松琴平電気鉄道に社名変更
1976(昭和51)年 12月23日	長尾線1500V昇圧により全線1500Vに統一
1994(平成 6)年 6月26日	長尾線高松築港乗入開始　志度線築港乗入廃止

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	19,069	15,112	12,527
輸送密度	人/km日	7,584	5,992	4,975
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	3,099	3,114	2,543
営業費	百万円	3,264	3,393	2,515
営業損益	百万円	▲165	▲279	28
車両数	両	83	87	86
従業員数	人	326	330	245

▲▲ 高松城跡脇を進む1252-1251による長尾行。 '11.3.10 高松築港—片原町

▲ 志度湾の海岸すれすれを行く802+721-722。 '09.4.29 塩屋—房前

香東川を渡る琴平線平日朝の4輌編成。 '11.3.10 一宮—円座

データ編 ⇒ P.299

会社概要

所 高松市栗林町2丁目19—20

資 250百万円

株 真鍋康彦15.0%、四国電力15.0%

路線概要

全線：直流1500V、1435mm

<琴平線>

高松築港—琴電琴平間32.9km、単線(高松築港—栗林公園間2.8km複線)、自動閉塞式、25.0‰、R120m、無、85箇所827m、最大4輌、80km/h

<長尾線>

瓦町—長尾間14.6km、単線、自動閉塞式、25.0‰、R160m、無、47箇所318m、最大2輌、60km/h

<志度線>

瓦町—琴電志度間12.5km、単線、自動閉塞式、25.0‰、R 80m、無、30箇所607m、最大3輌、60km/h

伊予鉄道 いよてつどう

鉄 客 760 800 1067

「四国初の鉄道」以来の歴史を誇る

松山の中心街に近い松山市駅を中心に、高浜、郡中港、横河原の3方向に路線が伸びる。

最も長い歴史をもつのは高浜線で、四国初の鉄道として1888(明治21)年に松山(現松山市)—三津間が軌間762mmの蒸気鉄道として開業した。1892年に高浜延長を果たし、1893年に外側(現松山市)—平井河原(現平井)間が開業した。郡中線は1896年7月に南予鉄道によって藤原—郡中間が開業し、1900年に伊予鉄道となった。1067mmへの改軌・電化は3線ごとに時期が異なる。高松からの予讃本線が松山に通じたのは1927(昭和2)年で、それに対抗すべく高浜線を1931年5月に改軌・電化。横河原線は同年10月に改軌のみ行ない、郡中線の改軌は1937年であった。郡中・横河原線の電化は戦後で、郡中線が1950年5月、横河原線は内燃機関車牽引を経て1967年10月にようやく電化となった。

会社は、初代伊予鉄道が1916年に伊予水力電気と合併して伊予鉄道電気となり、戦時中の電力統制政策によって鉄道部門が分離して1942年4月に伊予鉄道が誕生した。車輌は、長らく吊掛駆動車の天下であったが、1984年に元京王2010系を購入して以来高性能化が進み、1995年に冷房化が完了。2009年8月からは元京王3000系の導入が進む。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	16,281	12,589	11,424
輸送密度	人/km日	7,191	5,457	5,871
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	2,691	2,518	2,226
営業費	百万円	2,577	2,454	2,016
営業損益	百万円	114	64	210
車輌数	輌	54	53	50
従業員数	人	379*	330*	237

*軌道線を含む

主要沿革年表

1888(明治21)年 10月28日	伊予鉄道松山(現松山市)—三津間開業(762mm・蒸気)
1893(明治26)年 5月 7日	外側(現松山市)—平井河原(現平井)間開業(762mm・蒸気)
1896(明治29)年 7月 4日	南予鉄道藤原(現松山市付近)—郡中間開業(762mm・蒸気)
1900(明治33)年 5月 1日	伊予鉄道が南予鉄道を合併
1931(昭和 6)年 5月 1日	高浜線1067mm改軌・600V電化
1967(昭和42)年 10月 1日	横河原線電化により全線電化完成

伊予灘を眺めて走る765-715。700系は京王5000系28輌を1987～94年に譲り受けたが、3000系の入線で廃車が発生する。'06.10.9 港山—梅津寺

■会社概要

所 松山市湊町4丁目4番地1
資 1,500百万円
株 愛媛銀行4.93%、伊予銀行4.86%、広島銀行1.06%

■路線概要

<高浜線>
高浜—松山市間9.4km、106[illegible]線(高浜—梅津寺間1.2km単[illegible]、直流600V、自動閉塞式 [illegible]、R 241m、門無、199[illegible]、最大4輌、60km/h

<横河原線>
松山市—横河原間13.2km[illegible]mm単線、直流750V、自動閉塞[illegible]、25.0‰、R100m、門無、[illegible]所147m、最大4輌、65km/h

<郡中線>
松山市—郡中港間11.3km[illegible]mm単線、直流750V、自動閉塞[illegible]、15.0‰、R 201m、門無、[illegible]所319m、最大3輌、60km/h

データ編 ⇒ P.30[illegible]

伊予鉄道松山市内線 いよてつどうまつやましないせん

「坊っちゃん列車」レプリカが市内を走る

松山市内に9.6kmの路線を張りめぐらせ、低床式電車が行き交う。城北線古町—平和通1丁目は法規上鉄道線で、松山駅前—古町—上一万間と本町線は単線。主な系統は環状線（松山市駅前—古町—上一万—松山市駅前）、松山市駅前—道後温泉、松山駅前—道後温泉、本町6丁目—道後温泉

市内線の変遷は極めて複雑で、路線の改廃を繰り返した。まず1895年8月に道後鉄道が三津口（古町付近）—道後—一番町（現大街道）間を軌間762mmの蒸気鉄道で開業。小型蒸機がマッチ箱のような客車を牽引し、1067mm電化がなったのは伊予鉄道となったのちの1911年8月であった。同じ頃、松山電気軌道が道後—南堀端—本町—江ノ口（三津）に1435mm軌間の電車を走らせた。松山電軌は1921年に伊予鉄道電気に合併され、1927年の国鉄松山開業で郊外線区間は廃止されたが、城南線と本町線の母体となった。1936年に西堀端—松山駅前間、1947年に南堀端—松山市駅前間が開業してほぼ現在の路線が完成した。

2001（平成13）年10月12日からは、夏目漱石が松山赴任時に利用（高浜線）して小説に登場した「坊っちゃん列車」のレプリカが運転を開始している。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,230	7,694	6,788
輸送密度	人/km日	5,233	4 329	3,885
輸送トン数	千t			
営業収入	百万円	1 142	1 091	840
営業費	百万円	1 134	1 108	965
営業損益	百万円	8	▲17	▲125
車両数	両	38	38	43
従業員数	人	*	*	92

*軌道単独数値公表なし

主要沿革年表

1895（明治28）年 8月22日	道後鉄道三津口（古町付近）—道後—一番町（現大街道）間開業（762mm・蒸気）
1900（明治33）年 5月 1日	伊予鉄道が道後鉄道を合併
1911（明治44）年 8月 8日	1067mm改軌・600V電化
1912（明治45）年 2月 7日	松山電気軌道道後—南堀端—本町—江ノ口（三津付近）間全通（1435mm・600V）
1921（大正10）年 4月 1日	伊予鉄道電気が松山電気軌道を合併
1947（昭和22）年 3月25日	南堀端—松山市駅前間開業

JR松山駅前で発車を待つ2103。2002年3月19日から、超低床車2100形は営業運転を開始した。'11.6.11

「坊っちゃん列車」1号機関車を復元した先頭はディーゼル動力、客車屋根上のバーは分岐点の進路制御用。道後温泉 '11.6.11

■路線概要
（全線1067mm、600V）

<城南線>
・道後温泉—西堀端間3.5km、複線、14.0‰、R 29.62m、無、7箇所11m、最大1輌、40km/h
・平和通1丁目—上一万間0.1km、単線、自動閉塞式、14.0‰、R 25m、無、無、最大1輌、40km/h

<本町線>
西堀端—本町6丁目間1.5km、単線、自動閉塞式、14.0‰、R 100m、無、2箇所5m、最大1輌、40km/h

<大手町線>
古町—西堀端間1.5km、複線（古町—松山駅前間0.8km単線）、9.1‰、R 24.5m、無、2箇所7m、最大1輌、40km/h

<城北線>
古町—平和通1丁目間2.7km、単線、直流600V、自動閉塞式、11.8‰、R 60m、無、10箇所19m、最大1輌、40km/h

<花園線>
松山市駅前—南堀端間0.4km、複線、2.1‰、R23.2m、無、無、最大1輌、40km/h

大手町で高浜線と市内線が平面交差。市内線電車は高浜線の通過を待つ。'11.6.11

データ編→P.301

阿佐海岸鉄道 あさかいがんてつどう

日本で最も利用者が少ない鉄道

項目	単位	1999年度	2004年度	2009年度
輸送人員	千人	118	82	42
輸送密度	人/km日	247	176	[illegible]
輸送人キロ	千人キロ			
営業収入	百万円	34	15	8
営業費	百万円	78	74	105
営業損益	百万円	▲44	▲58	▲97
車輌数	輌	2	2	2
従業員数	人	11	11	10

阿佐海岸鉄道は、JR四国牟岐線を延長する形で1992(平成4)年3月に海部—甲浦間が開業した。全長8.5㎞は、旧国鉄転換線(含新線開業)では三木鉄道廃線後は最も短く、全線が高架、盛土、トンネルのいずれかで踏切はひとつもない。

徳島県南部の鉄道は、大正初期に阿波国共同汽船や阿南鉄道によって開業した歴史をもち、1922年制定の改正鉄道敷設法では「後免ヨリ安芸、日和佐ヲ経テ古座付近ニ至ル鉄道」が規定された。1936年11月に阿南鉄道は国に買収されて牟岐線となり、1973年10月に徳島—海部間が全通した。海部以南も阿佐東線として着工されていたが、1980年の国鉄再建法等で工事は凍結。すでに海部—甲浦間の路盤、宍喰までのレール敷設を終えていた。

工事がストップしていた鉄道建設公団のＡＢ線は第三セクター方式が受け皿となった場合に凍結解除となることから、1988年9月に徳島・高知両県と沿線自治体が主体となって阿佐海岸鉄道を設立し、工事再開3年後に開業を迎えた。

輸送人員は一日平均115人で、現存する私鉄では最も少なく、車輌2輌も最少。赤字額は収入の13倍で、困難な状況に陥っている。

ASA-201は2008年6月30日に衝突・脱線事故を起こし、2009年8月30日に高千穂鉄道TR201を譲り受けてASA-301とした。101と301を交互で使用。

主要沿革年表

1988(昭和63)年 9月17日	阿佐海岸鉄道設立
1989(平成 元)年 2月 9日	海部—甲浦間免許
1992(平成 4)年 3月26日	海部—甲浦間開業(1067㎜·内燃)

▲▲ 海部で顔を合わせるASA-301とJR四国1551。ASA-30の登場時は高千穂色で2010年月から、すだちくん(徳島県キャラクター)とぽんかんくん(東洋町キャラクター)のラッピング車輌になっている。 '11.5

▲ 甲浦に進入するASA-101 業に合わせて新潟鐵工所で製造された。 '11.5.7 甲浦—

小さな入江の脇をASA-101が駆け抜ける。海部—宍喰間は美しい風景が車窓に広がる。 '11.5.7 海部—宍喰

■会社概要

所 海部郡海陽町宍喰浦字正梶22番地1

資 100百万円

株 徳島県35.0%、海陽町27.、高知県10.0%、阿波銀行5.、美波町4.0%、

■路線概要

海部—甲浦間8.5㎞、1067㎜単線内燃、自動閉塞式、12.0‰、R 600m、17箇所4,622m、48箇所2,180m、最大1両、85㎞/h

データ編 ⇒ P.302

土佐くろしお鉄道 とさくろしおてつどう

高知県西部と東部の動脈

窪川―中村間43.0kmは国鉄中村線として開業した。国鉄中村線の開業は1963年12月と新しく、1970年10月に窪川―中村間が全通した。土讃本線の延長として運行されたが、土讃本線に編入されなかったことから国鉄再建法等で第3次廃止対象線区となった。

土佐くろしお鉄道は、中村線転換の受け皿というよりは、宿毛線(中村―宿毛間)と阿佐線(後免―奈半利間)の新線建設に向けて、高知県が中心となって1986年5月に設立された。宿毛線は中村線が廃止されると存立できないことから、中村線の転換を土佐くろしお鉄道が受けることを決定。土佐くろしお鉄道は1987年2月に宿毛線、1988年1月に阿佐線の免許を取得し、国鉄再建法により中断していた両線の工事を再開した。中村線の転換開業は1988年4月で、社線内列車はステンレス製のTKT8000形に変わり、高松方面からの特急は従来通り乗り入れた。宿毛線は1997(平成9)年10月に開業し、同時に中村線内の最高速度が時速85kmから110kmに引き上げられた。

阿佐線後免―安芸―奈半利間42.7kmは「ごめん・なはり線」と命名され、国鉄再建法の新線開業スキームとしては最後の2002年7月1日に開業。全ての快速列車と普通列車の一部はJR高知駅に乗り入れる。

海岸線の築堤を力走する9640-1S。1Sと2Sはオープンデッキ車輌。 '11.8.2 赤野―穴内

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1 024	1,333	1,989
輸送密度	人 km日	1,623	1,346	978
輸送屯数	千屯	—		
営業収入	百万円	638	1,074	1,041
営業費	百万円	829	1,148	1,202
営業損益	百万円	▲190	▲74	▲161
車輌数	輌	9	12	25
従業員数	人	48	76	110

阿佐線のいちで行き違う9640-8と9640-5「モネの庭」。9640は「くろしお」を示す。 '11.8.2

主要沿革年表

1963(昭和38)年 12月18日	国鉄中村線窪川―土佐佐賀間開業(1067mm・内燃)
1970(昭和45)年 10月 1日	土佐佐賀―中村間開業
1984(昭和59)年 2月 1日	貨物営業廃止
1986(昭和61)年 5月 8日	土佐くろしお鉄道設立
1988(昭和63)年 4月 1日	窪川―中村間転換開業
1997(平成 9)年 10月 1日	中村―宿毛間開業
2002(平成14)年 7月 1日	後免―奈半利間開業

太平洋の波で刻まれた海岸線を行くTKT8021「だるま夕日」。TKT8000形各車は2012年に沿線市町のラッピング塗装となった。 '11.8.3 土佐白浜―佐賀公園

データ編 ⇒ P.303

会社概要

所 四万十市駅前町7―1(事務所)
資 499百万円
株 高知県49.1%、宿毛市8.3%、安芸市7.3%、四万十市6.4%、四国銀行4.8%

路線概要

(全て1067mm単線・内燃)

<中村線>
窪川―中村間43.0km、自動閉塞式、25.0‰、R 250m、34箇所11,318m、223箇所2,269m、最大4輌、110km/h

<宿毛線>
宿毛―中村間23.6km、自動閉塞式、25.0‰、R 350m、17箇所8,800m、89箇所10,368m、最大4輌、120km/h

<阿佐線(ごめん・なはり線)>
後免―奈半利間42.7km、特殊自動閉塞式、25.0‰、9箇所8,170m、222箇所22,395m、最大2輌、110km/h

土佐電気鉄道 (とさでんきてつどう)

はりまや橋でクロスする“とでん”

高知駅前から南に下って桟橋通五丁目に至る駅前・桟橋線3.2kmと、はりまや橋で交差して東西に走る伊野・後免線22.1kmからなる。軌道路面電車では日本一の路線長。伊野線の鏡川橋から先は単線となり、朝倉—伊野間は通票式である。1990〜94年に4ヵ国5形式の外国電車が運行を開始し、2001年4月1日に高知駅前停留場がJR駅正面に移設され、2002年4月15日には超低床車100形3輌連接車が登場した。市民からは“とでん”と呼ばれ慕われている。

土佐電気鉄道は、1904(明治37)年5月2日に四国初の電車として堀詰—乗出(現グランド通)間と梅ノ辻—桟橋(現桟橋車庫前)間が開業した。1906年4月に堀詰—梅ノ辻間がつながり、1908年に伊野までが通じた。後免方も1911年5月に現後免東町までが開通し、明治末期には現在の路線の骨格が完成した。国鉄土讃線の後免—高知間開業は1925(大正14)年12月で、それ以前は電動貨車による桟橋への貨物輸送が盛んであったという。会社は、1922年8月に土佐水力電気を合併して土佐電気となり、土佐電気は1941年7月に軌道を高知鉄道(後免—安芸間鉄道経営)に譲渡するなどの変遷を経て、1948年6月に土佐電気鉄道となった。

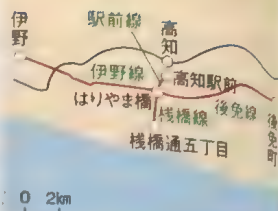
輸送人員の減少に歯止めはかかっていない。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	8,920	7,047	5,818
輸送密度	人/km日	3,788	3,009	2,493
輸送トン数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	1,478	1,222	1,041
営業費	百万円	1,666	1,548	1,202
営業損益	百万円	▲188	▲326	▲161
車両数	輌	66	70	70
従業員数	人	216	201	173

桟橋通五丁目を発車する[illegible]電気軌道車 '11.8.2

JR駅正面に移設された高知駅前で顔を合わせる631と592。590形は2輌が転じ、名鉄色のまま使用を開始した。 '11.8.2

主要沿革年表

年月日	事項
1904(明治37)年 5月 2日	土佐電気鉄道(初代)堀詰—東出(現グランド通)・梅ノ辻—桟橋(現桟橋車庫前)間開業
1908(明治41)年 2月20日	咥内—枝川間開業により伊野線全通
1954(昭和29)年 7月 5日	安芸線直通運転開始
1974(昭和49)年 4月 1日	安芸線廃止により直通運転廃止
2001(平成13)年 4月 1日	高知駅前をJR駅正面に移設

単線区間の八代信号場で通票を交換する。鏡川橋—知寄町間は日中4分毎の運転であるが、単線区間の伊野—鏡川橋間は20分間隔、朝は続行運転もある。 '11.8.3

会社概要

所 高知市桟橋通4丁目12番7号
資 495百万円
株 和住工業7.7%、高知日野自動車6.9%、筒井洋介2.7%、四国銀行2.0%

路線概要
(全線1067mm・直流600V)

<伊野線>
はりまや橋—伊野間11.2km、複線(はりまや橋—鏡川橋間4.2km)・単線(鏡川橋—伊野間7.0km)、特殊自動閉塞式(鏡川橋—朝倉間1.6km)・通票式(朝倉—伊野間5.4km)、勾配29.8‰、R28.4m、門無、停8箇所302m、最大3輌、40km/h

<後免線>
はりまや橋—後免町間10.9km、複線、勾配28.8‰、R46m、門無、停22箇所252m、最大3輌、40km/h

<駅前線・桟橋線>
高知駅前—桟橋通五丁目間3.2km、複線、勾配39.0‰、R140m、門無、停7箇所194m、最大3輌、40km/h

データ編 ⇒ P.303

筑豊電気鉄道

直方への電鉄は低床車のみで運行

黒崎駅前を起点に筑豊中間を経て筑豊直方に至る。全長16.0kmであるが、黒崎駅前—熊西間0.6kmは西日本鉄道の所有で、筑豊電鉄は第2種鉄道事業者。

筑豊電気鉄道は西日本鉄道の100%子会社で、戦後、北九州と筑豊、そして福岡を結ぶ鉄道として計画された。1956(昭和31)年3月に西鉄北九州本線貞元(現熊西)から分岐して筑豊中間までが開業し、1959年9月に筑豊直方に達した。筑豊直方駅が高架であるのは、さらに先への延伸が計画されていたからで、飯塚を経て福岡市新堀町(博多)に至る免許を得ていた。しかし、筑豊地区の石炭産業斜陽化の影響もあって着工には至らず、免許は1971年7月21日付で失効となった。

開業当初は、西鉄の車輌が乗り入れ、乗務員も西鉄から派遣を受けていた。乗務員は順次自前化していったものの、車輌を所有したのは1976年10月に福岡市内線から連接車5編成を購入してからであった。一方、西鉄北九州線は最盛期に44.3kmの路線をもち、一日45万人を輸送していたが、1992(平成4)年10月には専用軌道の黒崎駅前—折尾間を残して廃止となった。残る区間も筑豊車乗入区間を除いて2000年11月に廃止となって今日に至る。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	11,947	8,429	5,367
輸送密度	人/km日	12,745	8,711	5,418
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	1,915	1,620	1,806
営業費	百万円	1,761	1,767	1,900
営業損益	百万円	153	▲148	▲94
車輌数	輛	57	53	39
従業員数	人	136	106	70

主要沿革年表

1914(大正 3)年 6月25日	九州電気軌道黒崎(後の藤田)—折尾間開業
1951(昭和26)年 2月15日	筑豊電気鉄道設立
1956(昭和31)年 3月21日	貞元(熊西)—筑豊中間間開業
1958(昭和33)年 4月29日	筑豊中間—木屋瀬間開業
1959(昭和34)年 9月18日	木屋瀬—筑豊直方間開業
2000(平成12)年 11月26日	西鉄北九州本線熊西—折尾間廃止、黒崎駅前—熊西間第2種事業者となる

▲▲ 筑豊直方を発車し、遠賀川橋梁に差しかかった3000形2車体連接車。3005A−3005Bは'89年に2114編成の車体を更新し、シングルアームパンタを装備。　'09.5.6　筑豊直方—感田

▲ 穴生に停車中の2000形3車体連接車。1976年に西鉄福岡市内線1000形2車体連接車を購入し、1977年に3連化した。　'09.5.6

第2種開業線区間に入り黒崎駅前を目指す。長らく西鉄北九州本線であった　'09.5.26　熊西—西黒崎

会社概要

所 中間市鍋山町1番6号
資 490百万円
株 西日本鉄道100%

路線概要

黒崎駅前—筑豊直方間16.0km(黒崎駅前—熊西間0.6kmは第2種開業線:第3種鉄道事業者は西日本鉄道)、1435mm複線、直流600V、自動閉塞式、35.0‰、R 300m、無、92箇所1,510m(別に西鉄北九州線区間2箇所34m)、最大3輌、60km/h

データ編 ⇒ P.305

平成筑豊鉄道

旧筑豊炭田を貫く元運炭線

旧国鉄伊田・糸田・田川線を引き継いだＪＲ九州から転換を受け、1989(平成1)年10月に開業した。3線とも筑豊炭田から石炭を運び出す運炭線として開業しただけに、古い歴史をもつ。

伊田線は、若松から直方に経路を伸ばしてきた筑豊興業鉄道が、1893(明治26)年2月に直方—金田間を開業。筑豊興業鉄道は、翌年8月に筑豊鉄道に社名を変更したのち、1897年10月に九州鉄道に買収された。金田—伊田(現田川伊田)間は九州鉄道によって1899年3月に開業した。

田川線は、1895年8月に豊州鉄道が行橋—伊田間26.3kmを一挙に開業し、豊州鉄道は1901年に九州鉄道に合併されたのち、九州鉄道は1907年に国有化され、以後国鉄路線となった。

糸田線は、1897年に豊州鉄道が後藤寺(現田川後藤寺)—宮床(現糸田)—豊国間を開業した。国有化の経緯は田川線と同じで、1909年に宮床線と命名された。宮床—金田間は1929(昭和4)年2月に金宮鉄道によって開業し、九州産業鉄道、産業セメントを経て1943年7月に国鉄糸田線となった。

1989年4月に3線まとまって平成筑豊鉄道となり、収支均衡基調であったが、2004年3月26日に直方—金田間セメント輸送が廃止されると、赤字が増した。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,108	2,872	1,914
輸送密度	人/km日	1,601	1,280	937
輸送屯数	千屯	698	583	
営業収入	百万円	717	532	412
営業費	百万円	718	568	528
営業損益	百万円	▲1	▲36	▲116
車輌数	輌	14	17	16
従業員数	人	87	76	75

主要沿革年表

1893(明治26)年 2月11日	筑豊興業鉄道直方—金田間開業
1895(明治28)年 8月15日	豊州鉄道行橋—伊田(現田川伊田)間開業
1897(明治30)年 10月 1日	九州鉄道が筑豊鉄道(旧筑豊興業鉄道)を買収
1901(明治34)年 9月 3日	九州鉄道が豊州鉄道を買収
1907(明治40)年 7月 1日	国が九州鉄道を買収
1989(平成元)年 10月 1日	平成筑豊鉄道、伊田・糸田・田川線転換開業

遠賀川橋梁を渡る400形。401～407は黄地色に青・緑・空色の斜めストライプが入り「なのはな号」の愛称が付けられた。
'09.5.6 あかぢ—南直方御殿口

■会社概要

所 田川郡福智町金田1145番地

資 273百万円

株 福岡県27.5%、田川市14.…、直方市6.6%、行橋市6.6%…、…岡銀行4.6%、西日本シティ…4.6%

■路線概要

<伊田線>
直方—田川伊田間16.1km、…自動閉塞式、10.0‰、R 300m…、無、40箇所502m、…95km/h

<糸田線>
金田—田川後藤寺間6.8km、…特殊自動閉塞式、11.4‰…R 200m、無、12箇所…最大2輌、85km/h

<田川線>
行橋—田川伊田間26.3km、…特殊自動閉塞式、12.0‰、R 300m、2箇所107m、75箇所634m、最大2輌、85km/h

データ編 ⇒ P.305

特定目的鉄道、門司港レトロ観光線

2009（平成21）年4月26日に九州鉄道記念館—関門海峡めかり間2.1kmが開業。第3種鉄道事業者は北九州市、第2種鉄道事業者が平成筑豊鉄道。毎年3月下旬から11月下旬の土日祝日と春・夏休みの年間130日程度の運行。普通鉄道ではなく、観光の目的を有する旅客の運送を専ら行う特定目的鉄道にあたる。この鉄道の許可権限は国土交通大臣から地方運輸局に委任されている。

この区間は1929年2月に門司築港（1943年12月に門築土地鉄道に改称）によって門司（現門司港）構内側線—門築大久保間1.5kmが開業。翌1930年4月に門司—門築大久保間に外浜が開業し、門司—外浜間は鉄道省鹿児島本線の貨物支線となった。門築土地鉄道の廃止は1960年4月15日で、外浜—門築大久保と門築大久保—田野浦間側線は門司市営田野浦公共臨港鉄道となった。国鉄の民営化に伴っては門司港—外浜間をJR貨物が継承し、田野浜公共臨港鉄道は1999年5月になって外浜駅側線として認可された。2004年3月25日に田野浜に乗り入れる貨物列車の運行は終了し、2005年10月1日休止許可。その後、北九州市は、観光スポットとして整備が進む門司港レトロ地区での特定目的鉄道事業への参入を決意した。

開業に合わせて用意された車両はDB101・102とトラ701・702の4両。DB101・102は南阿蘇鉄道がトロッコ列車「ゆうすげ号」用に導入。南阿蘇では2006年11月20日まで活躍し、当線開業に合わせて入線した。トラ701・702は元島原鉄道の貨車改造の観光用客車。2008年4月1日の島原外港—加津佐間廃止によって職を失っていた。

九州鉄道記念館10時発～16時55分着までの14往復が基本で、21年度は21.3万人を輸送した。

408 09.5.5 金田

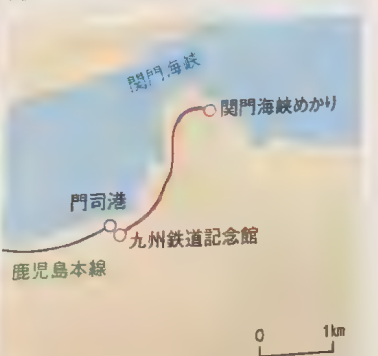
411 10.4.4 金田

主要沿革年表

1929 昭和4年	2月13日	門司築港 門司（現門司港）構内側線—門築大久保間1.5km開業（貨物）
1930 昭和5年	4月1日	門司構内側線門司—外浜間0.9kmが省鹿児島本線の貨物支線となり正式開業
1960 昭和35年	4月15日	門築土地鉄道（旧門司築港）廃止 外浜—門築大久保—田野浦間側線が市営田野浦公共臨港鉄道となる
2004 平成16年	3月25日	門司港—外浜—田野浦間貨物列車運行終了
2009 平成21年	4月26日	門司港レトロ観光線開業

▲▲ DB101-トラ701-トラ702-DB102による九州鉄道記念館行。 '09.5.6 出光美術館—ノーフォーク広場

▲ 旧門築大久保付近の瀬戸町車庫を出庫。この地点から関門海峡めかりまでは非営業区間。 '11.6.12

関門海峡に続く入江に沿ってゆっくりと進む。 '09.5.6 ノーフォーク広場—出光美術館

■路線概要

<門司港レトロ観光線>

九州鉄道記念館—関門海峡めかり間2.1km、1067mm単線、スタフ閉塞式、17.1‰、R 200m、1箇所275m、1箇所13m、全てDL＋客車2輌＋DL編成、25km/h

（第2種開業線：第3種鉄道事業者は北九州市）

北九州高速鉄道

路面電車生まれ変わりのモノレール

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,750	12,485	10,872
輸送密度	人/日	15,352	19,211	15,906
[illegible]	[illegible]		−	−
営業収入	百万円	1,661	2,449	2,061
営業費	百万円	2,596	2,074	1,948
営業損益	百万円	▲935	374	113
車両数	両	36	40	40
従業員数	人	135	154	132

北九州市南方郊外の徳力、曽根両地区で宅地開発が始まったのは1965年頃であった。都市交通審議会で小倉駅付近から徳力・曽根方面に至る路線が提案されたのは1971年3月で、1974年3月には北九州市基本構想でモノレールまたは地下鉄が適当と提案され、その後、跨座式モノレールに決定した。当初は北九州市による直営も考慮されたが、北九州市、西鉄、新日本製鐵など出資の第三セクター、北九州高速鉄道が1976年に設立された。一方、小倉市街地の魚町からは1067㎜軌間の西鉄北方線が通じていたが、1980年11月1日に廃止、跨座式モノレールは北方線の代替機能をも担うこととなった。北九州高速鉄道小倉(現平和通)―企救丘間の開業は1985年1月9日で、起点の小倉は地元商店街の反対もあって駅から0.4㎞南に位置した。小倉が現平和通の位置からJR小倉駅接続地点に延伸されたのは1998年4月1日であった。

この延伸で利便性が高まり、営業利益を計上するようになったが、膨大な累積赤字が重荷となり、2005年に産業活力再生特別措置法に基づく事業再構築計画が認定され、残債を株式化したのち北九州市が全株取得し、北九州市100%出資となった。

平日朝ラッシュ時6分、昼間時10分ヘッドを運行の基本とする。

主要沿革年表

1976(昭和51)年 7月31日	北九州高速鉄道設立
1976(昭和51)年 12月 6日	小倉―企救丘間特許
1985(昭和60)年 1月 9日	小倉(現平和通)―企救丘間開業
1998(平成10)年 4月 1日	小倉―平和通間開業
2005(平成17)年 7月28日	産業活力再生特別措置法に基づく事業再構築計画が認定

▲▲ 企救丘に進入する1000系。開業時に4輌編成9本が新造され、1998年の延伸時に1本が増備された。 '12.10.24

▲ 競馬場を背にして企救丘を目指す。 '12.10.24 守恒―徳力公団前

小倉を発車する企救丘行。1998年4月1日に小倉―平和通(初代小倉)間が延伸して利便性が向上した。 '12.10.24

■会社概要

所 北九州市小倉南区企救丘2丁目13番地1号

資 3,000百万円

株 北九州市100%

■路線概要

<小倉線>

小倉―企救丘間8.8㎞、跨座式、複線、直流1500V、車内信号式、全て4輌編成、65㎞/h

データ編 ⇒ P.306

福岡市交通局

神戸以西唯一の公営地下鉄

姪浜―福岡空港間の空港線と中洲川端―貝塚間の箱崎線は、JR筑肥線と相互直通運転を行なうことから軌間1067mm、直流1500V架空線を採用。橋本―天神南間の七隈線は軌間1435mmで鉄輪リニア。

福岡の市内交通は、1911（明治44）年10月の博多電気軌道（初代）開業以来、九州水力電気→博多電気軌道→福博電車→西日本鉄道福岡市内線と名を変えた路面電車が中心であった。しかし、1971（昭和46）年の都市交通審議会北部九州部会で「地下鉄建設の必要性」が答申されると、西鉄は1973年1月以降、福岡市内線の廃止を進め、1979年2月の循環線と貝塚線廃止で全廃に至った。

地下鉄の開通はその2年後の1981年7月で、まず室見―天神間5.8kmが開業した。続いて天神―中洲川端間と2号線中洲川端―呉服町間が1982年4月に開業し、1983年3月に姪浜―室見間と中洲川端―博多（仮）間が開業すると、姪浜で国鉄筑肥線と相互直通運転を開始した。地下鉄初のワンマン運転開始は翌1984年からで、全国のさきがけとなった。2号線は1986年11月に貝塚まで全通、1号線は1993年に福岡空港延長。2005年2月3日に3号線橋本―天神間12.0kmが開業し、博多延伸を計画中。

主要沿革年表

1981（昭和56）年 7月26日	1号線室見―天神間開業
1982（昭和57）年 4月20日	1号線天神―中洲川端間、2号線中洲川端―呉服町間開業
1983（昭和58）年 3月22日	1号線姪浜―室見、中洲川端―博多（仮）間開業、国鉄筑肥線と相直開始
1984（昭和59）年 1月20日	1人乗務（ワンマン）運転開始
1986（昭和61）年 11月12日	2号線箱崎九大前―貝塚間開業により2号線全通
1993（平成5）年 3月 3日	1号線博多―福岡空港間開業により1号線全通
2005（平成17）年 2月 3日	3号線橋本―天神南間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
[illegible]	千人	90,891	113,389	123,865
[illegible]	[illegible]	91,584	87,502	61,458
[illegible]	[illegible]			
営業収入	百万円	13,859	22,254	22,372
営業費	百万円	15,630	18,638	21,882
営業損益	百万円	▲1,771	3,616	490
車両数	輌	108	144	212
従業員数	人	575	642	572

▲▲ 姪浜で顔を合わせる2000系と1000系。 '08.11.23

▲ 橋本の車輌基地で休む3000系。3000系は自動列車運転装置（ATO）装備だが、運転士が乗務する。 '08.11.23

姪浜へ進入する筑肥線からの福岡空港行。 '08.11.23

データ編 ⇒ P.306

■事業所概要

所 福岡市中央区大名2丁目5番31号

■路線概要

<1号線・空港線>
姪浜―福岡空港間13.1km、1067mm複線、直流1500V、車内信号機、30.0‰、R 177m、1箇所12,574m、4箇所788m、最大6輌、75km/h

<2号線・箱崎線>
中洲川端―貝塚間4.7km、1067mm複線、直流1500V、車内信号機、30.0‰、R 176m、1箇所4,652m、無、最大6輌、75km/h

<3号線・七隈線>
橋本―天神南間12.0km、1435mm複線、直流1500V、車内信号機、40.0‰、R 100m、1箇所12,981m、無、全て4輌、70km/h

Nishitetsu 西日本鉄道 にしにっぽんてつどう

本州以外で唯一の大手私鉄

福岡市の中心・天神に位置する西鉄福岡(天神)を起点に、西鉄二日市、西鉄久留米、西鉄柳川を経て大牟田に至る天神大牟田線が本線格。西鉄二日市から太宰府線、西鉄久留米の2つ手前の宮の陣から甘木線が分岐する。貝塚―西鉄新宮間の貝塚線は他の西鉄線と接点がなく、軌間も異なる。かつては、福岡と北九州市内に70.1kmの軌道を営業していたが、福岡市内線は1979年に幕を閉じ、北九州線も2000年11月の熊西―折尾間廃止で実質上消滅し、筑豊電気鉄道を営業者とする黒崎駅前―熊西間0.6kmが第3種事業者として残る。

会社の創立年は、北九州線の前身、九州電気軌道設立の1908(明治41)年、創立記念日は、九州電軌を存続会社に、九州鉄道(2代)、博多湾鉄道汽船、福博電車、筑前参宮鉄道の5社を合併した1942年9月22日としている。

天神大牟田線の前身は2代目九州鉄道で、1924(大正13)年4月に福岡―久留米間を1500V複線の高速鉄道で開業した。久留米から先は、既設もしくは免許を持っていた小鉄道、三井電気軌道、大川鉄道を合併しつつ南進、1937年10月に柳河(現西鉄柳川)、そして1939年7月に大牟田に達した。

太宰府線は、1902(明治35)年5月開業の太宰府馬車鉄道を前身とする。軌間914mmの馬車鉄道が九州鉄道(初代：現JR鹿児島本線)二日市駅前から通じ、1913年1月に蒸気機関車を導入したのち、1927年9月に軌間1435mmの電気鉄道とした際に現在の線形となった。太宰府軌道は1934年6月に九州鉄道(2代)に合併された。

甘木線は、1912(明治45)年4月設立の三井電気軌道によって開業し、1924(大正13)年4月1日に日吉町(久留米市内)―甘木間が全通。その3ヵ月後の6月30日に九州鉄道(2代)に合併されて九州鉄道三井線となった。

貝塚線の前身は博多湾鉄道で、粕屋炭田の石炭を西戸崎港に搬出することを目的とした。最初に開業したのは現JR香椎線部分で、1904年1月に西戸崎―須恵間が軌間1067mmの蒸気鉄道として客貨の営業を開始した。会社は1920年3月に西戸崎港からの海運も経営することとし、社名

西鉄福岡(天神)行3000形急行と大善寺行6000形が顔を合わす。 '12.4.13 西鉄福岡(天神)―薬院

西鉄二日市に進入する太宰府からの6000形。当駅でスイッチバックして西鉄福岡(天神)に向かう。 '12.4.13

矢部川を渡る8000形特急大牟田行。特急は西鉄福岡(天神)―大牟田間を30分ヘッドで最速58分で結ぶ。 '08.4.30 西鉄中島―江の浦

■会社概要

所 福岡市中央区天神1丁目11番17号

資 26,157百万円

株 日本生命保険5.0%、福岡銀行4.9%、みずほコーポレート銀行4.0%、西日本シティ銀行3.8%

■路線概要(すべて直流1500V)

と は平成19年度末数値を記載

<天神大牟田線>

西鉄福岡(天神)―大牟田間74.8km、1435mm複線(試験場前―大善寺間5.… km・蒲池―開間11.1km、単線)、自動閉塞式、20.0‰、R200m、… 箇所22,043m、最大8両、…

<太宰府線>

西鉄二日市―太宰府間2.4km、1435mm、単線、自動閉塞式、15.0‰、R1…、無、7箇所15m、最大7両、…

<甘木線>

甘木―宮の陣間17.9km、1435mm、単線、自動閉塞式、33.0‰、R130m、… 48箇所356m、最大2両、…

<貝塚線>

貝塚―西鉄新宮間11.0km、1067mm、単線、自動閉塞式、33.0‰、R…、無、46箇所2,828m、最大2両、…

データ編⇒P.303

を博多湾鉄道汽船と改めた。現在の貝塚線部分は、1924年1月に福岡—津屋崎間の津屋崎軌道（馬力・軌間914mm）を買収したのが最初で、1924年5月に新博多（西鉄博多を経て千鳥橋）—和白間、翌1925年7月に和白—宮地岳間が開業し、1929年に新博多—宮地岳間の電化がなった。5社合併に加わった福博電車は、福岡市内の路面電車で、筑前参宮鉄道は吉塚を起点に新志免、新宇美、筑前勝田に至る運炭中心の鉄道であった。

西日本鉄道となった当初は、戦時下の混乱期で、石炭路線増強の必要性から、元の筑前参宮鉄道の全線と博多湾鉄道汽船の西戸崎—宇美・酒殿—旅石間が国に買収された。戦後は、非電化線であった大川線、大牟田軌道線、福島線が廃止となり、宮地岳線の津屋崎延長、博多市内ターミナルの西鉄多々良（現貝塚）への変更がなった。

特急列車の運転は1959年5月より開始し、1000系→2000系を経て1989（平成元）年3月から8000形への置換が始まった。1997年9月に西鉄福岡駅の3線4ホームが完成。2001年1月1日に大牟田本線・甘木線・太宰府線の総称を大牟田線から「天神大牟田線」に、西鉄福岡の駅名を「西鉄福岡（天神）」に改め、イメージアップに努めている。宮地岳は2007年4月に西鉄新宮以遠が廃止され、貝塚線に改称された。

主要沿革年表

年月日	事項
1908(明治41)年 12月17日	九州電気軌道設立
1924(大正13)年 4月 1日	三井電気軌道　日吉町—甘木間全通（1435mm·600V）
1924(大正13)年 4月12日	九州鉄道　福岡（現西鉄福岡（天神））—久留米間開業（1435mm·1500V）
1924(大正13)年 5月23日	博多湾鉄道汽船　新博多（後の千鳥橋）—和白間開業（1067mm·蒸気）
1924(大正13)年 6月30日	九州鉄道が三井電気軌道を合併
1927(昭和 2)年 9月24日	太宰府軌道　九鉄二日市—太宰府間電車運転に変更
1929(昭和 4)年 8月16日	博多湾鉄道汽船　新博多—宮地岳間1500V電化
1939(昭和14)年 7月 1日	九州鉄道　福岡—大牟田間全通
1942(昭和17)年 9月22日	九州電軌が九州鉄道、博多湾鉄道汽船、福博電車、筑前参宮鉄道を合併　西日本鉄道に社名変更
1948(昭和23)年 11月 9日	甘木線1500V昇圧（11月23日より大牟田線と直通運転開始）
1979(昭和54)年 2月11日	福岡市内線全廃
1980(昭和55)年 9月 1日	宮地岳線ワンマン運行開始
1989(平成 1)年 3月10日	8000形特急車運転開始
1997(平成 9)年 9月27日	西鉄福岡駅3線4ホーム完成
2000(平成12)年 11月26日	北九州線実質全廃、黒崎駅前—熊西間第3種鉄道事業者となる
2007(平成19)年 4月 1日	宮地岳線西鉄新宮—津屋崎間廃止、宮地岳線を貝塚線に改称

西鉄福岡（天神）駅。一日約13万人の乗降客数を誇る。 '12.4.13

本郷で行き違う甘木行と大牟田行。甘木線は小型車の天下であったが、1989年4月から600形2輌編成に変わっている。 '08.4.29

西鉄千早に進入する315-365。名香野を西鉄千早に改称して高架となったのは2004年8月2日であった。 '12.4.13

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	146,675	126,212	99,230
輸送密度	人/km日	49,335	43,586	41,978
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	20,121	23,833	22,310
営業費	百万円	17,512	20,750	18,736
営業損益	百万円	2,609	3,083	3,574
車輌数	輌	324	363	343
従業員数	人	1,182*	1,048*	663

＊軌道を含む、その他の項目は軌道除く

多々良川を渡る600系2輌編成。2007年4月1日に西鉄新宮—津屋崎間が廃止され、宮地岳線は貝塚線に改称された。 '08.4.29 貝塚—名島

甘木鉄道 あまぎてつどう

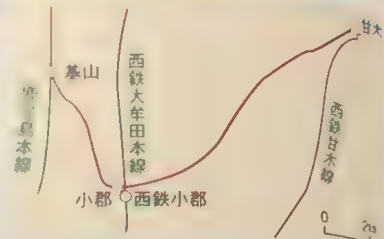
30分ヘッド運転で収支均衡に

項目	単位	[illegible]	[illegible]	[illegible]
輸送人員	千人	[illegible]	[illegible]	[illegible]
輸送密度	人/日	[illegible]	[illegible]	[illegible]
輸送屯数	千屯			
営業収入	百万円	199	[illegible]	212
営業費	百万円	227	231	217
営業損益	百万円	▲28	▲2	▲5
車輌数	輌	6	7	8
従業員数	人	24	30	31

国鉄甘木線の転換を受けて1986(昭和61)年4月に開業した。甘木線の開業は1939(昭和14)年4月で、石炭輸送線として古い歴史をもつ路線が多い九州北部の国鉄線では比較的新しかった。日中戦争が始まり、太刀洗の陸軍航空基地への物資輸送に迫られて着工となり、戦時中は軍隊や工場関係の旅客・貨物の輸送で活況を呈した。戦後は、陸軍航空基地跡に1965年に開設されたキリンビール福岡工場からの貨物輸送が頼みの綱で、国鉄再建法では第1次廃止対象線区に指定された。

福岡県は他に多くの地方交通線問題をかかえていたことからバス転換止むを得ずの立場をとり、甘木(現朝倉)市を中心とする自治体は鉄道存続に固執した。結局、福岡県や基山のある佐賀県は出資せず、甘木市や甘木商工会議所をはじめとする各種団体が株式の大半を引き受け、「甘木市営鉄道」の色彩が強い資本構成となった。開業に合わせて松崎の行違い設備を復活させて30分間隔の運転とし、筑後小郡を400m移設して西鉄との乗換を便利にした。単純に言えば、この2つの施策だけで乗客は4倍に増え、収支均衡に変わった。国鉄時代にはなぜできなかったのかと思わずにいられない。2003年4月1日に太刀洗と新設の大原(信)が交換可能となった。

主要沿革年表

1939(昭和14)年 4月28日	国鉄甘木線基山—甘木間開業(1067㎜・蒸気)
1981(昭和56)年 9月18日	第一次特定地方交通線として承認
1984(昭和59)年 9月19日	貨物営業廃止
1985(昭和60)年 7月11日	甘木鉄道設立
1986(昭和61)年 4月 1日	基山—甘木間転換開業
2003(平成15)年 4月 1日	平日朝夕15分毎運転開始

▲▲ 大原信号場に進入するAR301。全長18m出力295PSの大型車で、2001年に入線した。 '10.4.4

▲ 平日朝ラッシュ時は15分ヘッドの運行で2輌編成も登場する。AR-401は2001年に登場したイベント対応車で「卑弥呼」の愛称を持つ。 '12.4.13 山隈—太刀洗

太刀洗で行き違うAR303甘木行とAR401+AR301。AR303は2011年7月に国鉄気動車一般色を模した塗装となった。 '12.4.13

会社概要

所 朝倉市大字甘木1320番地
資 156百万円
株 朝倉市40.3%、筑前町4.3%、麒麟麦酒3.2%

路線概要

基山—甘木間13.7km、1067㎜、単線、内燃、特殊自動閉塞式、勾配 25.0‰、R 300m、門 [illegible]、橋 41箇所524m、最大2輌、65km/h

データ編 ⇒ P.309

松浦鉄道 まつうらてつどう

複雑な歴史を持つ松浦半島の三セク私鉄

松浦鉄道西九州線は、1988年4月にJR松浦線の転換を受けて開業した。佐賀県の有田から伊万里でスイッチバックして、松浦半島の海岸沿いを半周して佐世保に至る。一本の路線であるが歴史は複雑で、地区ごとに異なる生いたちを持つ。

有田―伊万里間は、有田の陶磁器を伊万里港に輸送すべく、1898(明治31)年8月に伊万里鉄道が軌間1067㎜で開業した。同年12月に九州鉄道(初代)が伊万里鉄道を合併したのち、1907年に国が九州鉄道を買収したことから伊万里線となった。

松浦半島西岸の一部は北松浦郡一帯の炭礦から石炭を積み出すために軌間762㎜の佐世保軽便鉄道として開業した。1920(大正9)年3月の開業以来、順次路線延長を行ない、軌間762㎜のまま1936(昭和11)年10月に国有化されて松浦線となった。松浦線の1067㎜への改軌は1943～44年で、終戦間際の1945年3月に佐々―相浦間が新線開通して有田―伊万里―佐々―佐世保間が全通した。

松浦線が第2次廃止対象線区に指定されると、西肥自動車などが出資する第三セクター鉄道への転換が決定した。開業後は停留場を増設し、運行本数を増やして収支改善を達成。2006～12年にMR-600形21輌が登場し、車輌の置き換えが成った。

主要沿革年表

年月日	事項
1898(明治31)年 8月 7日	伊万里鉄道有田―伊万里間開業(1067㎜・蒸気)
1907(明治40)年 7月 1日	有田―伊万里間国有化
1920(大正 9)年 3月27日	佐世保軽便鉄道相浦―柚木間開業(762㎜・蒸気)
1936(昭和11)年 10月 1日	国が佐世保鉄道を買収し、松浦線となる
1945(昭和20)年 3月 1日	佐々―松浦間開業により有田―佐世保間全通
1988(昭和63)年 4月 1日	松浦鉄道有田―佐世保間転換開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	3,292	3,911	2,907
輸送密度	人/km日	1,181	1,189	902
輸送電数	千电	—	—	—
営業収入	百万円	746	892	765
営業費	百万円	829	890	781
営業損益	百万円	▲82	3	▲16
車輌数	輌	24	29	26
従事員数	人	92	99	100

▲▲ 松浦で行き違うMR-606佐世保行とMR-618伊万里行。MR-600形の窓回りは601～08は黒、609～16は青、17～21は赤帯。 '11.6.12

▲ 伊万里で休むMR-401とMR-610。在籍車輌はMR-600形21輌とMR-401・MR-501。MR-401は唯一の在来塗色車。 '11.6.12

松浦半島の丘陵部を進む。日本最西の私鉄であったが、沖縄都市モノレールの開業で変化が生じた。 '08.3.29 西田平―すえたちばな

データ編⇒P.309

■会社概要
所 佐世保市白南風町1番10号
資 300百万円
株 長崎県13.7%、西肥自動車10.2%、ラッキー自動車10.2%、佐世保市8.8%、佐賀県6.3%

■路線概要
<西九州線>
有田―佐世保間93.8㎞、1067㎜
単線、内燃、特殊自動閉塞式、
33.0‰、R200m、
19箇所3,863m、
288箇所4,409m、最大2輌、
85km/h

① 島原鉄道 しまばらてつどう

島原半島を3分の2周した非電化路線

諫早から島原半島の海岸線に沿って、多比良町、島原、有家、原城、口之津を経て加津佐に至った。

諫早—南島原間は島原鉄道として開業、南島原—加津佐間は傍系の口之津鉄道が開業したのち、1943年7月に島原鉄道が口之津鉄道を合併した。戦後の発展は地方鉄道の中で輝いていた。1949年5月に戦後私鉄初のお召列車が諫早—島原間を走り、1953年には20m級のキハ4500形4輌を新造、1958年4月からは長崎直通列車の運転を開始し、1968年5月には九州初のＣＴＣを導入した。1980年代は縮少の時代で、長崎本線の気動車急行全廃により1980年10月に国鉄乗入廃止、1984年10月貨物営業廃止、1989年3月には急行運転も休止に至った。合理化を尽くして1990年度に黒字を達成した矢先の1991年6月3日、雲仙普賢岳の大火砕流発生により南島原—布津間が運休となった。その翌日から復旧活動が始まり、運転再開と運休を繰り返したのち、1993年4月28日の大土石流発生により道床が流された。が、島原鉄道は蘇った。路盤を嵩上げして高架橋を架けることが決定し、1997年4月1日に全線復旧を果たした。しかし、旅客は戻らず、2008年3月31日限りで島原外港以南は廃止に至り、営業区間は諫早—島原外港間43.2kmとなった。

主要沿革年表

1911(明治44)年　6月20日	本諫早—愛野村(現愛野)間開業(1067mm·蒸気)
1913(大正 2)年　9月24日	大三東—湊新地(島原湊を経て現南島原)間開業により諫早—湊新地間全通
1922(大正11)年　4月22日	口之津鉄道島原湊—堂崎間開業(1067mm、蒸気)
1928(昭和 3)年　3月 1日	口之津鉄道島原湊—加津佐間全通
1943(昭和18)年　7月 1日	島原鉄道が口之津鉄道を合併
2008(平成20)年　4月 1日	島原外港—加津佐間廃止

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	2,638	2,151	1,368
輸送密度	人/km日	1,454	1,108	1,246
輸送屯数	千屯	—	—	—
営業収入	百万円	983	902	572
営業費	百万円	948	1,061	678
営業損益	百万円	35	▲160	▲106
車輌数	輌	31	26	15
従業員数	人	153	146	87

▲▲ 諫早湾の波打ち際に位置する古部で行き違う上下列車。 '10.4.3

▲ 車輌基地のある南島原は風格のある木造駅舎を持ち雲仙岳を望むことができる。 '12.4.3

入江の脇をS-DC2508が行く。島原外港—加津佐間廃止でキハ20形は廃車となり、在籍車輌はキハ2500形12輌とキハ2550形3輌のみ。
'10.4.2　島鉄本社前—南島原

■会社概要

所 島原市弁天町2丁目7385番地
資 1800百万円
株 宅島建設16.0%、西日本… 10.8%、長崎県10.0%、九州… 自動車7.8%、新日本石油…

■路線概要

諫早—島原外港間43.2km、1067mm、単線、内燃、自動閉塞式、25.0‰、R 240m、2箇所314m、165箇所1,867m、最大3輌、75km/h

データ編⇒P.311

長崎電気軌道

ながさきでんききどう

長崎の市内電車は全線120円均一

長崎市内に11.5kmの路線を張りめぐらせている。大浦支線の大浦海岸通―石橋間0.4km以外は複線で、基本系統は1号(赤迫―正覚寺下)、3号(赤迫―蛍茶屋)、4号(蛍茶屋―正覚寺下)、5号(蛍茶屋―石橋)。運賃は2009年10月に25年振りに改定して120円。輸送人員は一日平均約5万人で、純粋な路面電車としては広島電鉄に次いで多く、広島とともに健全経営で知られる。

長崎電気軌道の開業は1915(大正4)年11月16日で、病院下(現大学病院前)―築町間3.7km、単車8輌でのスタートであった。大正年間にほぼ現在の路線が開通し、1934(昭和9)年に諏訪神社前―蛍茶屋間が開業した。1945年8月9日の原子爆弾投下で全線不通となったが、3ヵ月後の11月25日に長崎駅前―西浜町―蛍茶屋間が復旧した。戦後は大橋―住吉間、住吉―赤迫間、そして1968年6月に思案橋―正覚寺下間が延長された。

1980年8月に登場した2000形は、冷房装備・空気バネ台車・チョッパ制御で、広島の3500形連接車とともに日本初の軽快電車であった。その後は機器流用車体新造車の増備が続き、2004年に連接式超低床車3000形が営業運転を開始、2011年には連接式超低床車で大形化した5000形が登場。新旧の車輌が街を往来する。

主要沿革年表

1914(大正 3)年 8月 2日	長崎電気軌道設立
1915(大正 4)年 11月16日	病院下(現大学病院前―築町間開業(1435mm・600V)
1945(昭和20)年 8月 9日	原子爆弾投下により全線不通
1950(昭和25)年 9月16日	住吉―大橋間開業
1960(昭和35)年 5月 8日	赤迫―住吉間開業
1968(昭和43)年 6月17日	思案橋―正覚寺下間開業

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	21,462	20,517	18,590
輸送密度	人/km日	16,650	15,679	13,973
輸送屯数	千屯		—	—
営業収入	百万円	1,915	1,800	1,806
営業費	百万円	1,761	1,768	1,900
営業損益	百万円	153	31	▲94
車輌数	輌	72	75	79
従業員数	人	209	204	212

▼西浜町ジャンクションで先行する蛍茶屋行206と正覚寺下行308。 '12.10.24

2011年2月15日から営業運転を開始した5000形。全長16.3mの車体連接車。 '12.10.24 公会堂前

長崎は坂の町。センターポールとなった大通りを1202が行く。 '12.10.24 宝町―八千代町

データ編⇒P.311

■会社概要
所 長崎市大橋町4番5号
資 210百万円
株 山田屋石油4.5%

■路線概要(全線1435mm、600V)

<本線>
住吉―正覚寺下間6.9km、複線、38.3‰、R21.6m、1箇所74m、16箇所200m、最大1輌、40km/h

<赤迫支線>
赤迫―住吉間0.4km、複線、33.3‰、R120m、無、無、最大1輌、40km/h

<桜町支線>
長崎駅前―公会堂前間0.9km、複線、15.0‰、R 20m、無、無、最大1輌、40km/h

<大浦支線>
築町―石橋間1.1km、複線(大浦海岸通り―石橋間441m単線、自動閉塞式、23.0‰、R 40m、無、無、最大1輌、40km/h

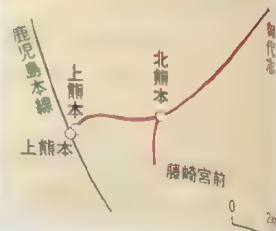
<蛍茶屋支線>
西浜町―蛍茶屋間2.2km、複線、37.5‰、R 28m、無、4箇所76m、最大1輌、40km/h

熊本電気鉄道（くまもとでんきてつどう）

軌道から始まった熊本の電鉄

戸籍上は、菊池線が上熊本—北熊本—御代志間で、北熊本—藤崎宮前間が藤崎線となっているが、列車は藤崎宮前—北熊本—御代志間を直通し、上熊本—北熊本間が折り返し運行である。

熊本電気鉄道の前身・菊池軌道は1911（明治44）年に池田（現上熊本付近）—千反畑（旧藤崎宮前）が軌間914㎜の蒸気軌道で開業し、1913（大正2）年8月に池田—藤崎宮前—隈府（後の菊池）間が全通した。1923年8月に電化と同時に1067㎜改軌となり、1942（昭和17）年5月に藤崎宮前—菊池間が地方鉄道となった。戦後1950年10月に上熊本—北熊本間鉄道線が開通し、従来軌道線を経由していた貨車が新線経由で入った。上熊本—藤崎宮前間の軌道線は1953年6月に休止となり、以後は鉄道線のみの経営となる。藤崎宮前は、熊本の中心街から離れた陸の孤島のようなターミナルで、菊池直通客はバスへの移転が進んだことから、1986年2月16日に御代志—菊池間13.5㎞を廃止した。残る区間の余命も短いと思われたが、フリークエンシーを大幅にアップし、黒字転換にあと一歩まで迫っている。長らく元東急5000系が主力であったが、元東京都6000系に主役の座を譲っている。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	1,536	1,722	1,554
輸送密度	人/日km	1,596	1,768	1,583
輸送トン数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	242	269	241
営業費	百万円	276	275	256
営業損益	百万円	▲34	▲6	▲15
車両数	両	14	14	14
従業員数	人	33	32	28

主要沿革年表

1909（明治42）年 8月15日	菊池軌道設立
1911（明治44）年 10月 1日	池田（現上熊本付近）—千反町（旧藤崎宮前）間開業（914㎜・蒸気）
1913（大正 2）年 8月27日	広町—高江間開業により池田 隈府（後の菊池）間全通
1923（大正12）年 8月31日	全線1067㎜改軌、600V電気運転開始
1950（昭和25）年 10月 1日	上熊本—北熊本間開業
1986（昭和61）年 2月16日	御代志—菊池間廃止

北熊本で3本の列車が並ぶ。左から5101A上熊本行、6238A-6231A御代志行、6228A-6221A藤崎宮前行。 '12.10.25

▲▲ 黒髪町発車後、藤崎宮前 は道路の脇に踊り出る。併用軌道からスタートした歴史を現在に伝える貴重な光景。この区間は 15㎞で進む。 '12.10.25 藤崎宮前—黒髪町

▲ 黒石で行き違う6000系。 後の約2㎞は新線に切り替えられ、2001年2月25日より使用を開始している。 '12.10.

会社概要

所 熊本市黒髪3丁目7番29号
資 194百万円
株 熊本マタニティーサービス35.5%、 洋22.1%、テレビ熊本10.3%、 銀行4.5%、熊本第一信用金庫

路線概要（1067㎜、600V）

<菊池線>
上熊本—御代志間10.8㎞、単線 特殊自動閉塞式、25.0‰、R100m、1箇所175m、5箇所28m、最大2両、50㎞/h

<藤崎線>
北熊本—藤崎宮前間2.3㎞、単線 特殊自動閉塞式、8.0‰、R100m 無、1箇所6m、最大2両、50㎞/h

データ編 ⇒ P.312

熊本市交通局

くまもとしこうつうきょく

路面電車近代化のパイオニア

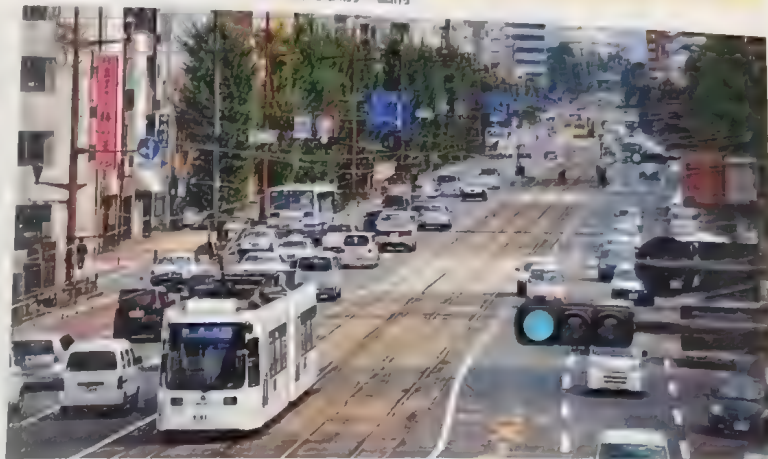
田崎橋―熊本駅前―辛島町―健軍町間と、上熊本駅前―辛島町間の計12.1kmからなる。田崎町―二本木口間の0.1km以外は複線で、2号田崎橋―健軍町、3号上熊本駅前―健軍町の2系統が走る。

熊本市電は、1924(大正13)年8月に熊本駅前―浄行寺町間・水道町―水前寺(現水前寺公園)間6.9kmの路線と22輌の電車で開業した。昭和初期に黒髪線、上熊本線、春竹線を開業し、戦時中に熊本電気軌道(河原町―川尻町間)を買収して川尻線とし、健軍線を開業した。その後、旧熊本電気鉄道軌道線を坪井線とし、1963(昭和38)年度には25.2kmの路線長と90輌の車輌を所有した。自動車交通が発達した1965年以降は廃止が続き、残った12.1kmも廃止の予定であった。一時はモノレールの導入も検討されたが採算面で困難視され、第1次オイルショックでのガソリン価格高騰もあって、2号・3号系統は当分残すこととなった。1978年夏に日本の路面電車で初めて冷房を装備したところ大変好評で、翌79年夏にはワンマンカー32輌中21輌を冷房化した。この結果、乗客は前年比12%増となり、1979年に存続が決定した。1982年にVVVFインバータ制御車輌導入、1997(平成9)年8月にノンステップ超低床車を導入し、全国の路面電車近代化のパイオニアの地位を不動のものとしている。

主要沿革年表

1924(大正13)年 8月 1日	熊本駅前―浄行寺町・水道町―水前寺(現水前寺公園)間開業
1959(昭和34)年 12月24日	熊本駅前―田崎橋間開業
1978(昭和53)年 8月 2日	路面電車初の冷房使用開始
1997(平成 9)年 8月 2日	日本初の超低床車9700形運転開始

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	9,077	10,963	9,241
輸送密度	人/km日	6,788	8,227	7,005
輸送車粁	千車粁			
営業収入	百万円	1,159	1,432	1,188
営業費	百万円	1,286	1,679	2,000
営業損益	百万円	▲126	▲247	▲812
車輌数	輌	41	50	52
従業員数	人	145	140	115

▼ 路面電車日本初のノンステップ超低床車9700形が行く。 '12.10.25 新水前寺駅前―国府

田崎橋に進入する8202。熊本駅前―田崎橋間は通りのサイドに移設された。 '12.10.25

熊本駅前に続く通りを行く、2009年に営業運転を開始した0800形 0801AB。 '11.6.13 熊本駅前―祇園橋

データ編 ⇒ P.313

■事業所概要

所 熊本市中央区大江5丁目1番40号

■路線概要

(全線1435mm、600V)

<幹線>
熊本駅前―水道町間3.3km、複線、勾配18.0‰、R 30.0m、無、2箇所36m、最大2輌、40km/h

<水前寺線>
水道町―国府間2.1km、複線、勾配46.5‰、R182.9m、無、5箇所129m、最大2輌、40km/h

<健軍線>
国府―健軍町間3.3km、複線、勾配27.0‰、R100m、無、2箇所30m、最大2輌、40km/h

<田崎線>
熊本駅前―田崎橋間0.5km、複線(二本木口―田崎橋間0.1km単線：自動閉塞式)、勾配4.2‰、R42m、無、1箇所3m、最大2輌、40km/h

<上熊本線>
辛島町―上熊本駅前間2.7km、複線、勾配40.0‰、R45m、無、2箇所41m、最大2輌、40km/h

南阿蘇鉄道 みなみあそてつどう

阿蘇の火口原を行く“町村営鉄道”

スイッチバックで有名なJR豊肥本線立野を起点とし、南阿蘇の火口原を進んで高森に至る。1928(昭和3)年2月に開業した国鉄高森線の転換を受けて1986(昭和61)年4月に開業した。

国鉄再建法による基準期間の輸送密度は1093人/km日と低水準で、熊本県はバス転換の意向を示したものの、地元は鉄道としての存続に固執。結局、甘木鉄道と同じく県の出資はなく沿線町村が資本を出し合って南阿蘇鉄道が設立された。資本金1億円のうち99.5%を沿線自治体が出資していて、まさしく「町村営鉄道」となっている。

立野発車後に犀角山トンネルを抜けたところ、第一白川橋梁は、鉄骨を組み合わせて深い谷に渡したアーチ橋で、観光客に人気が高い。その後は南牧と呼ばれる火口原を走り、車窓から阿蘇五岳を望むこともできるなど風光明媚な路線である。開業年の夏からトロッコ列車〈ゆうすげ〉を運転している。これは従来は機械扱いの動力車を機関車に仕立て、無蓋貨車改造の客車を牽引するもので、気動車で30分強の距離を、約1時間でのんびり走る。気動車は開業時に登場したMT2000形のほかに、1993(平成5)年登場のMT-3001と1998年登場のMT-3010があり、運転本数の割に種類が多い。トロッコ列車牽引機は2007年からDB1601・02となった。

主要沿革年表

年月日	事項
1928(昭和 3)年 2月12日	国鉄高森線立野—高森間開業(1067㎜・蒸気)
1984(昭和59)年 2月 1日	貨物営業廃止
1985(昭和60)年 4月 1日	南阿蘇鉄道設立
1986(昭和61)年 4月 1日	立野—高森間転換開業
1989(平成元)年 8月 1日	特殊自動閉塞式に変更

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	408	348	239
輸送密度	人/km日	682	631	471
輸送トン数	千t			
営業収入	百万円	99	94	89
営業費	百万円	135	107	123
営業損益	百万円	▲36	▲13	▲34
車輌数	輌	8	9	10
従業員数	人	16	16	16

▲▲ 阿蘇中岳を車窓に浮かべて快走するMT-2003A。1986年の開業時に新造され、2000年の更新によって末尾にAが付いた。
'09.5.2 中松—阿蘇白

▲ トロッコ列車〈ゆうすげ〉DB160 +トラ20001+トラ70001+ 70002+DB1602。当初の客車 70000形2輌であったが、200 に北陸重工業製のトラ20001 わっている。
09.5.
南阿蘇水の生まれる里白水高

立野を発車するとすぐに立野橋梁(全長138m)を渡り犀角山トンネルに差しかかる。トロッコ〈ゆうすげ〉編成+MT3001
'08.5.1 立野—長陽

会社概要

所 阿蘇郡高森町大字高森15 番地2
資 100百万円
株 南阿蘇村56.5%、高森町 %、山都町7.0%、西原村2 大津町0.05%

路線概要

立野—高森間17.7km、1067㎜
単線、内燃、特殊自動閉塞式、
25.0‰、R300m、
2箇所1,028m、21箇所5
最大2輌、65km/h

データ編 ⇒ P.313

肥薩おれんじ鉄道

ひさつおれんじてつどう

新幹線並行在来線の長大路線

2004年3月13日九州新幹線新八代—鹿児島中央間の開業に伴い、並行在来線の八代—川内間117.9kmが肥薩おれんじ鉄道に転換された。

02年10月設立の肥薩おれんじ鉄道は熊本・鹿児島両県および沿線市町が出資。また、JR貨物も自社列車が通過することから株主に加わっている。社名は旧国名である肥後、薩摩の頭文字をとり、柑橘類の産地を走る鉄道をイメージさせている。

動力は内燃を基本とし、第2種鉄道事業者として乗り入れてくるJR貨物の貨物列車のみが電気運転を行なう。開業に伴い、初野信号場(津奈木—水俣間)を旅客化し、新幹線との接続を考慮して新水俣を開設。また、日奈久を日奈久温泉に改めた。

開業時に用意された車輌は新潟トランシス製の軽快気動車HSOR-100形17両とHSOR-150形2両の計19両。機関はDMF13HZ(330PS)と強力で最高速度は95km/h。制動装置は電気指令式で二重化している。HSOR-100形は固定クロス6ボックスとロングシート、HSOR-150形はイベント用で転換クロスシートとカラオケ機器を装備している。開業時から、一部列車は八代と隈之城に、2008年から土休日に快速が熊本と鹿児島中央に乗入れている。単行中心だが、平日朝は2～3輌編成が走る。

主要沿革年表

1922(大正11)年 7月 1日	川内線川内町(現川内)—西方間開業(1067mm・蒸気)
1923(大正12)年 7月15日	肥薩線(初代)八代—日奈久(現日奈久温泉)間開業
1927(昭和 2)年 10月17日	湯浦—水俣間が開業して八代—出水—鹿児島間全通。肥薩線と川内本線が鹿児島本線に編入
1970(昭和45)年 9月 1日	熊本—鹿児島間1500V電化
2004(平成16)年 3月13日	八代—川内間が肥薩おれんじ鉄道に移管されて開業

項目	単位	2004年度	2007年度	2009年度
輸送人員	千人	1,881	1,690	1,563
輸送密度	人/km日	985	913	831
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	883	796	1,122
営業費	百万円	960	978	1,319
営業損益	百万円	▲77	▲182	▲197
車輌数	輌	19	19	19
従業員数	人	90	89	97

出水に到着する平日朝の3輌編成HSOR-112+HSOR-105+HSOR-111。 '11.6.13

天草灘に沿って快走するHSOR-107。全区間JR貨物が第2種鉄道事業者で、電気機関車牽引列車のための施設が装備されている。 '08.5.3 西方—薩摩大川

肥後二見—たのうら御立岬公園間は急峻な山が八代海に落ちる地形を進む。 '08.5.3

データ編⇒P.314

■会社概要

所 八代市萩原町1町目1番1号
資 1,560百万円
株 熊本県39.8%、鹿児島県39.8%、八代市3.9%、薩摩川内市3.3%、出水市3.0%

■路線概要

八代—川内間116.9km、1067mm単線、(湯浦—津奈木間8.7kmは複線)内燃、自動閉塞式、25.0‰、R270m、20箇所7,954m、256箇所3,247m、最大3輌、95km/h

くま川鉄道

通学列車は最大4輌編成

JR肥薩線人吉から分岐して、あさぎり、多良木を経て湯前に至る。JR九州湯前線を1989(平成元)年10月1日に引き継いで開業した。

湯前線は1924(大正13)年3月に人吉－湯前間が開業し、妻線とともに九州横断鉄道の形成を目論んでいた。国鉄再建法では、妻線が第1次廃止対象線区に指定されたのち1984年11月末限りでバス転換され、湯前線も1987年2月に第3次廃止対象線区となった。沿線には、球磨工業高(人吉)、人吉高(東人吉)、球磨商業高(肥後西村)、球磨農業高(現南稜高:免田)、多良木高(多良木)の5つの県立高校が集中。その結果、湯前線の輸送密度は3292人/km日と高く、熊本県は県南振興の立場からも第三セクター鉄道による存続を決定した。

人吉を発車した湯前行は、肥薩線と合流し、山田川を渡るとすぐに分岐。この区画はJR九州との二重戸籍で、分岐後は複線のように並走する。相良藩願成寺から肥薩線は右手へと消え、肥後西村から先は球磨川沿いの平地を進む。あさぎり(2009年に免田から改称)ではタブレットとスタフの受け渡しを行なう。終着湯前からはJRバス日肥線が西都バスセンターに向かっていたが、1997年に姿を消し、当ルートでの九州横断公共交通は事実上消滅した。

項目	単位	[illegible]	1999年度	2009年度
[illegible]	千人	[illegible]	[illegible]	798
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 239
[illegible]	[illegible]			
[illegible]	[illegible]	249	[illegible]	140
営業費	百万円	270	[illegible]	230
営業損益	百万円	▲20	▲44	▲90
車両数	両	7	7	8
従業員数	人	31	[illegible]	35

▲▲ あさぎりで行き違う湯前
KT-101と人吉温泉行キハ3
キハ311はJR九州キハ3
2004年に譲り受けた

▲ 免田川を渡るKT-101+KT-10
面には「おかどめ幸福列車」
が施されている。
おかどめ幸福－あさぎ

主要沿革年表

1924(大正13)年 3月20日	国鉄湯前線人吉－湯前間開業
1975(昭和50)年 3月10日	蒸気機関車使用廃止
1980(昭和55)年 6月 1日	貨物営業廃止
1987(昭和62)年 2月 3日	第3次特定地方交通線として承認
1989(平成元)年 4月26日	くま川鉄道設立
1989(平成元)年 10月 1日	人吉－湯前間転換開業

人吉温泉構内の車庫で休む車輌群。右手グリーンのKUMA-1(KT203)+KUMA-2(KT-103)は2009年のリニューアル車。 '10.3.6

会社概要

所 人吉市中青井町265番
資 136百万円
株 人吉市15.8%、あさぎり町
多良木町8.9%、
協同組合8.9%、湯前町

路線概要

人吉温泉－湯前間24.8km、
単線、内燃、タブレット閉塞式
あさぎり間)・スタフ閉塞式
湯前間)、12.0‰、R 260m
無、69箇所834m、
65km/h

データ編⇒P.314

鹿児島市交通局

かごしましこうつうきょく

超低床車1000形が鹿児島市内を走る

鹿児島駅前—高見馬場—武之橋—郡元—谷山間と高見馬場—鹿児島中央駅前—郡元間の計13.1km。全線複線で、郡元から先、涙橋—谷山間4.0kmは専用軌道になっている。一日平均2.8万人の利用があり、収支ほぼ均衡の状況が続いている。

前身は1912(大正1)年12月に武之橋—谷山間を開業した鹿児島電気軌道で、軌道法ではなく、軽便鉄道法を準拠法とした。その後、徐々に市内に軌道を延ばし、1914年12月に鹿児島駅前に達し、1915年12月に高見馬場—武(現鹿児島中央)駅前間延伸を果たした。鹿児島市が鹿児島電軌を合併したのは1928(昭和3)年7月で、1945年の空襲では稼動3輌となるなど壊滅的打撃を受けた。戦後は1949年に都電120形10輌を譲り受けてボギー化が始まり、路線の複線化と延伸が行なわれた。1965年当時の営業距離は19.3kmで一日11.4万人が利用した。その後旅客が減少したのは各路面電車共通の現象で、1985年10月1日に市役所前—清水町間2.2kmと加治屋町—伊敷町間3.9kmを廃止した。

部分廃止以降は、1986年7月に全ボギー車の冷房化、1989年4月以降はVVVF制御車を導入し、2002年1月15日からは超低床車1000形が運用に就き、2012年12月に「かごでん」が登場した。

項目	単位	1990年度	1999年度	2009年度
輸送人員	千人	10,944	10,356	10,397
輸送密度	人/km日	7,781	7,343	7,827
輸送トン数	千トン	—	—	—
営業収入	百万円	1,592	1,624	1,495
営業費	百万円	1,545	1,579	1,479
営業損益	百万円	47	45	16
車輌数	輌	53	54	58
従業員数	人	148	140	136

▼ 鹿児島駅前を発車する7000形。鹿児島駅前は発着線3線で大型上屋付き。7000形は5車体3台車で2007〜08年に4編成が登場 '08.5.4

▲ 600形613号。600形は500形の改良型として1959〜63年に16輌が新造され、10輌が残る。 '08.5.4 交通局前

主要沿革年表

1912(大正元)年 12月 1日	鹿児島電気軌道武之橋—谷山間開業(1435mm·600V)
1914(大正 3)年 10月16日	市内第一期線(武之橋—鹿児島駅前)間全通
1915(大正 4)年 12月17日	市内第二期線開業
1928(昭和 3)年 7月 1日	鹿児島市が鹿児島電軌を買収
1959(昭和34)年 12月20日	唐湊線(西鹿児島—郡元)間全通
1985(昭和60)年 10月 1日	伊敷線·上町線廃止

▲ …を3車体連節車の1000形が行く。1000形は2002〜05年に9編成が新造された。 '08.5.4 谷山—上塩屋

データ編⇒P.315

■事業所概要

所 鹿児島市高麗町43番41号

■路線概要

(全線1435mm、直流600V)

<第一期線>
武之橋—鹿児島駅前間 3.0km、40.0‰、R 27.6m、無、4箇所88m、最大1輌、40km/h

<第二期線>
高見馬場—鹿児島中央駅前間0.9km、26.0‰、R 62.0m、無、3箇所60m、最大1輌、40km/h

<谷山線>
武之橋—谷山間6.4km、40.0‰、R 160m、無、5箇所53m、最大1輌、40km/h

<唐湊線>
鹿児島中央駅前—郡元間2.8km、16.0‰、R 50m、無、無、最大1輌、40km/h

沖縄都市モノレール おきなわとしものれーる

沖縄唯一の軌道「ゆいレール」

沖縄では産業や人口が本島に集中するようになり、県都、那覇では交通渋滞が慢性化した。1972年の本土復帰に伴う沖縄振興開発計画で、軌道系の交通システムの必要性が提起され、1979年に県と那覇市が協力して都市モノレールを導入することを決定。1982年9月に沖縄都市モノレールが設立された。会社はその年の12月に特許を申請するが、既存バス路線との調整が必要なことから保留扱いとなった。それから10年が経過した1992年、第3次沖縄振興開発計画の中で都市モノレールの早期建設推進が提起され、1994年にバス事業者と基本協定を締結し、建設が具体化した。

1999年10月に「ゆいレール」の愛称が決定し、2003年8月10日に那覇空港—首里間が開業した。開業に当たって1000系2輌編成13本が導入され、当初は昼間時12分間隔を基本とした。2004年12月26日のダイヤ改定で昼間時10分間隔となり、利便性が向上した。2009年度は一日平均3.5万人の利用があり、輸送密度は12,875人/km日と、まずまずの水準であるが、建設費用償却が重く、単年度黒字には至っていない。

当初から首里から先への延伸構想があり、2008年3月21日に浦添ルート案による沖縄自動車道西原入口付近まで4.1kmの延伸が決まり、2019年春までの開業を目指している。

主要沿革年表

1982(昭和57)年　9月27日	沖縄都市モノレール設立
1996(平成 8)年　3月22日	那覇空港—首里間特許
2003(平成15)年　8月10日	那覇空港—首里間開業

項目	単位	2004年度	2007年度	2009年度
輸送人員	千人	11,634	13,765	12,875
輸送密度	人/km日	11,805	13,846	12,836
輸送屯数	千t	—	—	—
営業収入	百万円	2,206	2,514	2,376
営業費	百万円	3,617	3,130	3,089
営業損益	百万円	▲1,411	▲616	▲713
車両数	輌	24	24	24
従業員数	人	160	163	188

▲▲ 赤嶺を発車して那覇空港に向かう。赤嶺は日本最南端の駅、那覇空港は最西端の駅である。　'10.1.1

▲ 那覇空港に進入する。那覇空港—首里間は所要30分。　'12.1.1

奥武山公園を過ぎると国場川の右岸に回り込んで壷川に向かう。　'10.1.1　壷川—奥武山公園

■会社概要

所 那覇市安次嶺377-2
資 7,333百万円
株 沖縄県34.1%、那覇市34.1%
沖縄振興開発金融公庫13.6%

■路線概要

<ゆいレール>
那覇空港—首里間12.9km、跨座式
複線、直流1500V、車内信号式
60.0‰、R 60m、無、
546箇所13,033m、全ご線
65km/h

データ編 ⇒ P.315

凡　例

■構内種別：‖＝複線区間　|||＝複々線区間

複線以上区間　⊙＝待避線有停車場（起終端は３線以上所有）

○＝ポイント・引上線等有停車場

単線区間　⊙＝交換可能停車場（起終端は同時発着可能）　○＝停車場（交換不可）

路面電車は渡り線所有を○で表現

■取扱種別：(般)＝旅客及び貨物　旅＝旅客　貨＝貨物　信＝信号場

■駅員配置：[•]＝終日駅員配置（含運転要員のみ）　○＝駅員配置（一部時間帯）

[委]＝終日委託　委＝一部時間帯委託　Ⓙ＝JRに委託　(私)＝私鉄に委託

■開設年月日：元号で表示　他社との共同使用駅は自社としての開設年月日

■乗降客数：共同使用は社線のみ（含乗換）

■備　考：[庫]＝機関区・車庫所在駅　[本]＝本社または鉄道部門事務所の最寄駅　☼＝変電所の最寄駅

(改)＝駅名改称駅（駅名は旧駅名、年月日は新駅名への改称日）

(移)＝駅の移転（年月日は移転日）　(昇)＝昇格（信＝信号場、留＝停留場、車＝停車場、

仮＝仮乗降場、臨＝臨時駅、無＝無人駅、委＝委託駅、有＝有人駅）

(撤)＝交換設備を撤去した年月日　(信)＝信号場化年月日　(委)＝委託化した年月日

(無)＝無人化した年月日　(有)＝有人化した年月日　(休)＝休駅年月日　(廃)＝廃駅年月日

(復)＝復活年月日　(貨)＝貨物営業廃止年月日　(客)＝旅客営業廃止年月日　(遠)＝遠隔制御化年月日

(高)＝高架化年月日　(地)＝地下化年月日（ともに開業時からのものは除く）

札幌市交通局(市営地下鉄)

沿革年表

昭46·12·16	南北線北24条－真駒内間開業
51· 6·10	東西線琴似－白石間開業
53· 3·16	南北線麻生－北24条間開業。全車輌8輌編成化
57· 3·21	東西線白石－新さっぽろ間開業。全車輌6輌編成化
63·12· 2	東豊線栄町－豊水すすきの間開業
平 6·10·14	東豊線豊水すすきの－福住間開業
7·10· －	北海道初の4扉車5000系営業運転開始
11· 2·25	東西線宮の沢－琴似間開業。全車輌7輌編成化
21· 1·30	ICカードSAPiCA導入
4· 1	東西線ワンマン運転開始

駅一覧

園＝札幌市交通振興公社　※乗車客数は平成22年度 1日平均(降車客数は含まず)

駅名		営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
南北線							
麻生	あさぶ	－	客	委	昭53 3.16	21,263	☼
北34条	きたさんじゅうよじょう	1.0	客	委	昭53 3.16	6,768	
北24条	きたにじゅうよじょう	2.2	客	委	昭46.12.16	13,514	☼(幌北)
北18条	きたじゅうはちじょう	3.1	客	園	昭46.12.16	7,159	
北12条	きたじゅうにじょう	3.9	客	委	昭46.12.16	4,596	☼(鉄北)
さっぽろ		4.9	客	委	昭46.12.16	57,904	
大通	おおどおり	5.5	客	園	昭46.12.16	33,982	
すすきの		6.1	客	委	昭46.12.16	16,662	
中島公園	なかじまこうえん	6.8	客	園	昭46.12.16	8,764	
幌平橋	ほろひらばし	7.8	客	委	昭46.12.16	4,836	
中の島	なかのしま	8.3	客	委	昭46.12.16	5,546	☼
平岸	ひらぎし	9.0	客	園	昭46.12.16	7,713	
南平岸	みなみひらぎし	10.1	客	委	昭46.12.16	7,831	☼霊園前(平6.10.14)
澄川	すみかわ	11.3	客	園	昭46.12.16	10,079	☼
自衛隊前	じえいたいまえ	12.6	客	委	昭46.12.16	3,528	庫(南)
真駒内	まこまない	14.3	客	委	昭46.12.16	14,358	
東西線							
宮の沢	みやのさわ	－	客	委	平11 2.25	11,445	☼
発寒南	はっさむみなみ	1.5	客	委	平11 2.25	7,349	
琴似	ことに	2.8	客	委	昭51 6.10	12,282	
二十四軒	にじゅうよんけん	3.7	客	委	昭51 6.10	5,011	車(西)、☼(琴似)
西28丁目	にしにじゅうはっちょうめ	4.9	客	委	昭51 6.10	8,717	
円山公園	まるやまこうえん	5.7	客	委	昭51 6.10	12,297	
西18丁目	にしじゅうはっちょうめ	6.6	客	委	昭51 6.10	13,342	
西11丁目	にしじゅういっちょうめ	7.5	客	委	昭51 6.10	14,139	☼(南大通)
大通	おおどおり	8.5	客	委	昭51 6.10	23,543	
バスセンター前	[illegible]	9.3	客	委	昭51 6.10	7,392	
菊水	[illegible]	10.4	客	委	昭51 6.10	8,964	
東札幌	ひがしさっぽろ	11.6	客	園	昭51. 6.10	8,865	☼
白石	しろいし	12.7	客	園	昭51. 6.10	11,233	
南郷7丁目	なんごうななちょうめ	14.1	客	委	昭57 3.21	9,015	
南郷13丁目	なんごうじゅうさんちょうめ	15.2	客	委	昭57 3.21	6,007	
南郷18丁目	なんごうじゅうはっちょうめ	16.4	客	委	昭57 3.21	9,578	
大谷地	おおやち	17.9	客	委	昭57 3.21	12,657	
ひばりが丘	ひばりがおか	18.9	客	委	昭57 3.21	4,374	車(東)
新さっぽろ	しんさっぽろ	20.1	客	委	昭57 3.21	18,654	☼
東豊線							
栄町	さかえまち	－	客	委	昭63.12. 2	7,287	☼
新道東	しんどうひがし	1.5	客	委	昭63.12. 2	6,880	
元町	もとまち	2.8	客	園	昭63.12. 2	8,044	
環状通東	かんじょうどおりひがし	3.7	客	委	昭63.12. 2	8,207	☼(光星)
東区役所前	ひがしくやくしょまえ	4.9	客	園	昭63.12. 2	8,124	
北13条東	きたじゅうさんじょうひがし	5.7	客	委	昭63.12. 2	3,145	
さっぽろ		6.6	客	園	昭63.12. 2	27,224	
大通	おおどおり	7.5	客	委	昭63.12. 2	15,563	
豊水すすきの	ほうすいすすきの	8.5	客	園	昭63.12. 2	6,679	
学園前	がくえんまえ	9.3	客	園	平 6.10.14	8,851	
豊平公園	とよひらこうえん	10.4	客	園	平 6.10.14	4,462	
美園	みその	11.6	客	園	平 6.10.14	4,046	
月寒中央	つきさむちゅうおう	12.7	客	委	平 6.10.14	8,084	☼(月寒)
福住	ふくずみ	14.1	客	園	平 6.10.14	15,299	

札幌市交通局(路面電車)

沿革年表

明37	札幌石材馬車鉄道設立
42· 2· －	札幌停車場－豊平町石切山穴の沢間開業(762mm·馬力)
44· 1· －	札幌市街鉄道に改称
45· 7· －	札幌市街軌道に社名変更
大 5·10·18	札幌電気鉄道に社名変更
6· 8·18	札幌電気軌道に社名変更
7· 8·12	南一条線南一条西十五丁目－同東二丁目間、停公線札幌駅前－中島公園間、南四条線南四条西三丁目－同東二丁目間計5.2km、600V電化·1067mm改軌
12· 8·25	山鼻線薄野交番前(現すすきの)－行啓道路(現行啓通)間複線開業
大14· 7·16	山鼻線行啓道路－第一中学前(一中前·南十六条等を経て現静修学園前)間複線開業
昭 2·12· 1	札幌市が札幌電気軌道の軌道事業を買収札幌市営となる
6·11· 7	山鼻西線西十五丁目－南十九条(現ロープウェイ入口)間単線開業
11·21	山鼻西線南十九条－一中前間単線開業
26· 6·28	南九条(現西線9条旭山公園通)－南十一条(現西線11条)間複線化
10· 5	西十五丁目－南九条間・南十一条－西線十六条間(中学前(現静修学園前)－南十六条間複線化 [illegible]
[illegible]	[illegible]

昭49· 5· 1	鉄北線北24条−新琴似駅前間廃止により現存路線のみとなる

地名については概ね昭和30年を境に漢数字と算用数字を使い分けている。

駅一覧

※乗降客数は平成12年9月28日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	西4丁目	にしよんちょうめ	−	客		大 7. 8.12	10,833	(旧)三越前(昭40.8.1)、(旧)四丁目三越前(昭24.7.8)、(旧)四丁目(昭23.7.31)
	西8丁目	にしはっちょうめ	0.4	客		大 7. 8.12	1,164	
	中央区役所前	ちゅうおうくやくしょまえ	0.8	客		大 7. 8.12	2,251	(旧)消防局前(昭47.4.1)、(旧)西11丁目(昭37.6.1)、(旧)交通局前(昭33.7.1)、(旧)西十一丁目(昭24.7.8)
	西15丁目	にしじゅうごちょうめ	1.3	客		大 7. 8.12	3,368	(旧)交通局前(昭57.11.1)、(旧)西15丁目(昭33.7.1)
	西線6条	にっせんろくじょう	1.9	客		昭 6.11. 7	2,157	(旧)南6条(昭33.7.15)、(旧)南六条西十五丁目(昭24.7.8)
	[illegible]	[illegible]	2.3	客		昭 6.11. 7	1,795	(旧)旭山公園通(昭49.5.1)、(旧)西線9条(昭48.5.1)、(旧)南九条(昭6.11.20)
	西線11条	にっせんじゅういちじょう	2.6	客		昭 6.11. 7	2,763	(旧)南11条(昭33.11.15)
	西線14条	にっせんじゅうよじょう	3.1	客		昭 6.11. 7	2,284	(旧)南14条(昭33.11.15)
	西線16条	にっせんじゅうろくじょう	3.5	客		昭 6.11. 7	1,499	(旧)南16条(昭25.3.24)
	ロープウェイ入口	ろーぷうぇーいりぐち	3.9	客		昭 6.11. 7	1,706	(旧)ロープウェー入口(平13.4.1)、郵政研修所前(昭38.7.15)、(旧)西線十九条(昭29.9.1)、(旧)南十九条(昭25.4.17)
	電車事業所前	でんしゃじぎょうしょまえ	4.2	客		昭49. 5. 1	875	図☼
	中央図書館前	[illegible]	4.5	客		昭 6.11.21	1,931	(旧)西屯田通(平3.3.15)、(旧)教育大学前(昭62.5.1)、(旧)学芸大学前(昭41.4.1)、(旧)師範前(昭25.3.24)
	石山通	いしやまどおり	4.7	客		昭 6.11.21	1,282	
	東屯田通	ひがしとんでんどおり	5.1	客		昭 6.11.21	1,270	
	幌南小学校	[illegible]	5.5	客		昭 6.11.21	1,035	(旧)山鼻20条(昭48.11.1)、(旧)柏中学前(昭40.11.1)、(旧)二高前(昭23.8.24)
	山鼻19条	やまはなじゅうくじょう	5.8	客		昭48.11. 1	721	
	静修学園前	せいしゅうがくえんまえ	6.1	客		大14. 7.16	897	(旧)山鼻16条(昭40.11.1)、(旧)南16条(昭34.4.1)、(旧)南十六条静修高等学校前(昭25.3.24)、(旧)一中前(昭23.8.23)、(旧)第一中学前(昭3.5.10)
	行啓通	ぎょうけいどおり	6.5	客		大12. 8.25	989	(旧)行啓道路彰徳神社前(昭25.3.24)、(旧)中島球場通彰徳神社前(昭24.9.14)、(旧)行啓道路彰徳神社前(昭24.6.20)、(旧)行啓道路護国神社前(昭23.8.23)、(旧)行啓道路(昭17.4.1)
	中島公園通	なかじまこうえんどおり	7.0	客		昭23. 7.31	1,013	(旧)公園通(昭24.6.8)
	山鼻9条	やまはなくじょう	7.3	客		大12. 8.25	783	(旧)中央保健所前(平5.4.29)、(旧)山鼻9条(昭37.6.1)、(旧)中島橋通(昭32.7.8)
	東本願寺前	ひがしほんがんじまえ	7.6	客		大12. 8.25	565	

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	資生館小学校前	しせいかんしょうがっこうまえ	8.1	客		大12. 8.25	485	(旧)創成小学校前(平16.4.1)、(旧)創成学校前(昭57.11.1)、(旧)西創成学校前(昭40.11.1)
	すすきの		8.4	客		大12. 8.25	5,262	(旧)薄野交番前(昭24.6.20)

太平洋石炭販売輸送

沿革年表

大12·12·12	釧路臨港鉄道設立
14· 2·11	春採−知人間開業(1067mm·蒸気)
3·16	別保信号場(現東釧路)−春採間開業
15· 2·11	知人−臨港間開業
昭 2· 2·20	臨港−入舟町間開業
10· 9	内燃動力併用開始
12· 1·10	城山−東釧路間開業
昭38·11· 1	旅客営業廃止
41·12· 1	臨港−入舟町間廃止
54· 4·30	太平洋石炭販売輸送に社名変更
60· 6· 1	城山−東釧路間廃止
61·11· 1	東釧路−春採間·知人−臨港間廃止
平14· 1·30	太平洋炭鉱閉山

駅一覧

※発着量は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
○	春採	はるとり	−	貨	⊡	大14. 2.11	1,167	日[illegible]、[illegible]昭38.11.1
○	知人	しれと	4.7	貨		大14. 2.11	1,167	[illegible]昭38.11.1、[illegible]

函館市企業局交通部

沿革年表 (函館市営以前は主要事項のみ記載)

明28· 2·25	亀函馬車鉄道設立
30·12·12	東川−弁天(現函館どっく前付近)間単線軌道開業(1372mm·馬力)
31· 8·19	函館鉄道と合併し、函館馬車鉄道発足
44·11·25	函館水電が函館馬車鉄道を合併
大 2· 6·29	東雲町(後の労働会館前)−湯の川間600V電化
10·31	全線600V電化
昭 9· 7·28	函館水電は帝国電力に社名変更
15· 7·16	大日本電力が帝国電力を合併
18· 2· 3	大日本電力は道南電気軌道に軌道·バス事業を譲渡
昭18·11· 1	道南電気軌道は軌道·バス事業を函館市へ譲渡
25· 9·14	亀田(後のガス会社前)−宮前町間開業
26· 7· 1	宮前町−五稜郭公園前間開業
29·11·21	亀田−五稜郭鉄道工場前間開業
30·11·27	五稜郭鉄道工場前−五稜郭駅前間開業
34· 9· 2	湯の川温泉−湯の川間開業
43· 6· 1	ワンマン運転開始
53·11· 1	ガス会社前−五稜郭駅前間廃止
平 4· 4· 1	東雲線(松風町−宝来町間)廃止
5· 4· 1	函館駅前−ガス会社−五稜郭公園前間廃止
19· 3·20	超低床車9600形営業運転開始

駅一覧

※開設年月日は函館市交としてのもの　※乗降客数は[illegible]

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
湯川線·大森線·本線								
	湯の川	ゆのかわ	−	客		昭34. 9. 2	1,887	
	湯の川温泉	ゆのかわおんせん	0.5	客		昭18.11. 1	1,205	
	市民会館前	しみんかいかんまえ	0.8	客		昭58. 9.10	1,386	
	駒場車庫前	こまばしゃこまえ	1.0	客		昭18.11. 1	344	[illegible]柏野(昭36)
	競馬場前	けいばじょうまえ	1.3	客		昭18.11. 1	576	

次頁につづく

構内種別	駅名	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	深堀町 ふかぼりちょう	1.8	客		昭18.11. 1	1,291	(改)深堀町競輪場前(昭27.6.1)
	柏木町 かしわぎちょう	2.3	客		昭18.11. 1	1,707	
	杉並町 すぎなみちょう	2.9	客		昭18.11. 1	1,019	
○	五稜郭公園前 ごりょうかくこうえんまえ	3.5	客		昭18.11. 1	4,755	(改)五稜郭(昭24.5.4)
	中央病院前 ちゅうおうびょういんまえ	3.8	客		昭27.11. 1	930	
○	千代台 ちよがだい	4.1	客		昭18.11. 1	594	(改)千代ヶ岱(昭43)
	堀川町 ほりかわちょう	4.7	客		昭18.11. 1	929	
	昭和橋 しょうわばし	5.0	客		昭34.11. 1	833	
	千歳町 ちとせちょう	5.3	客		昭18.11. 1	581	(改)警察署前(昭48.7.1)
	新川町 しんかわちょう	5.6	客		昭28. 4. 1	629	
○	松風町 まつかぜちょう	6.0	客		昭18.11. 1	1,199	
○	函館駅前 はこだてえきまえ	6.5	客		昭18.11. 1	4,704	☼
	市役所前 しやくしょまえ	6.9	客		昭18.11. 1	633	
	魚市場通 うおいちばどおり	7.3	客		昭18.11. 1	725	(改)商工会議所前(昭42.7.1)
○	十字街 じゅうじがい	7.8	客		昭18.11. 1	2,499	
○	末広町 すえひろちょう	8.4	客		昭18.11. 1	732	(改)末廣町(昭43)
	大町 おおまち	8.8	客		昭18.11. 1	467	
	函館どっく前 はこだてどっくまえ	9.3	客		昭18.11. 1	645	(改)函館ドック前(昭60.11.1)、(改)弁天(昭和40.7.1)
宝来・谷地線							
	(十字街)	—	客				
	宝来町 ほうらいちょう	0.4	客		昭18.11. 1	528	(改)蓬莱町(昭40.7.1)
	青柳町 あおやぎちょう	1.0	客		昭18.11. 1	246	
	谷地頭 やちがしら	1.4	客		昭18.11. 1	932	

津軽鉄道

沿革年表

昭 3· 2·24	津軽鉄道株式会社設立
5· 7·15	五所川原(現津軽五所川原)ー金木間開業(1067mm·蒸気)
5·10· 4	金木ー大沢内間開業
5·11·13	大沢内ー中里(現津軽中里)間開業
7· 4·24	内燃動力併用開始
昭19·11·29	大火で諸設備類消失、全線が45日間不通
35· 2·17	蒸気機関車使用全廃
59· 2· 1	貨物営業廃止
63· 3·18	列車無線取付
平 4· 4· 1	ワンマン運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度輸送人員は、平成12年度比53.3%)

構内種別	駅名	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
(•)	津軽五所川原 つがるごしょがわら	—	客	•	昭 5. 7.15	1,230	[illegible]、(改)五所川原(昭31.7.10)
	十川 とがわ	1.3	客		昭36. 4.25	46	
	五農校前 [illegible]	3.2	客		昭49. 4. 1	448	
	津軽飯詰 [illegible]	4.2	客		昭 5. 7.15	100	(貨)昭59.2.1、(無)平16.11.10
	[illegible]	7.4	客		[illegible]	10	(休)昭18.4.1、(復)昭30.5.20
( )	嘉瀬 かせ	10.1	客		昭 5. 7.15	244	(委)昭37.4.1、(貨)昭59.2.1、(無)平16.10.1
(•)	金木 かなぎ	12.8	客	⊡	昭 5. 7.15	546	(貨)昭59.2.1
	芦野公園 あしのこうえん	14.3	客		昭 5.10. 4	94	(委)昭37.4.1、(無)
	川倉 かわくら	16.0	客		昭 7. 4.24	66	(休)昭18.4.1、(復)昭30.10.20
( )	大沢内 おおざわない	17.7	客		昭 5.10. 4	170	(委)昭37.4.1、(貨)昭59.2.1、(無)昭59.6.1
	深郷田 ふこうだ	19.0	客		昭 7. 4.24	44	(休)昭18.4.1、(復)昭30.5.20
( )	津軽中里 つがるなかさと	20.7	客	○	昭 5.11.13	310	(改)中里、(貨)昭59.2.1

弘南鉄道

沿革年表

大15· 3·27	弘南鉄道株式会社設立
昭 2· 9· 7	弘前ー津軽尾上間開業(1067mm·蒸気)
7· 4· 1	内燃動力併用開始
23· 7· 1	600V電気運転開始
25· 7· 1	津軽尾上ー弘南黒石(現黒石)間開業
29· 4· 1	750Vに昇圧
36· 9· 1	1500Vに昇圧
40· 4· 1	票券閉塞式をタブレット閉塞式に変更
45·10· 1	弘前電気鉄道を買収して大鰐線とする。大鰐線貨物廃止
45·12· 1	弘南線平賀ー弘南黒石間自動閉塞化
46· 9·11	弘南線南弘前(現弘前東高前)ー平賀間自動閉塞化
50·11· 1	弘南線快速列車運転開始
51·10· 1	大鰐線自動閉塞化
昭53·12·12	弘南線弘南弘前ー南弘前間自動閉塞化
56·10· 1	大鰐線自動閉塞化
59· 7· 1	弘南線貨物営業廃止
61· 4· 1	列車無線使用開始
平 3·10· 1	大鰐線ワンマン運転開始
5· 4· 1	弘南線ワンマン運転開始
9· 8·25	館田駅構内で上下列車が正面衝突
11·10· 1	弘南線ATS設置
15·11· 1	大鰐線ATS設置
18·11· 1	大鰐線快速廃止
19· 8· 1	弘南線快速廃止

弘前電気鉄道

昭24· 7·25	弘前電気鉄道株式会社設立
27· 1·26	大鰐ー中央弘前間開業(1067mm1500V)

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
弘南線							
⊙	弘前 ひろさき	—	客	⊡	昭 2. 9. 7	2,851	(改)弘南弘前(昭和61.4.1)
⊙	弘前東高前 ひろさきひがしこうまえ	0.9	客	委	昭 2. 9. 7	339	(昇)留→車(昭43.1.8)、(改)松森町(昭46.1.7)、(貨)昭59.7.1、(委)昭60.9.10、(改)南弘前(昭63.4.1)、(改)東工業高前(平17.4.1)
	運動公園前 うんどうこうえんまえ	2.1	客		昭52. 9.10	187	
⊙	新里 にさと	3.6	客		昭 2. 9. 7	82	(昇)留→車(昭26.9.18)、(貨)昭46.10.1、(委)昭48.4.1、(無)昭62.11.1
⊙	館田 たちた	5.2	客		昭 2. 9. 7	164	(委)昭49.10.1、(貨)昭59.7.1、(無)平18.4.1
(•)	平賀 ひらか	7.5	客	(•)	昭 2. 9. 7	1,031	[illegible]、(貨)昭59.7.1、(委)昭61.4.1
	柏農高校前 はくのうこうこうまえ	9.5	客	委	昭56. 6.23	244	登校日の朝のみ委託駅員を配置
(•)	津軽尾上 つがるおのえ	11.1	客	委	昭 2. 9. 7	458	(貨)昭59.7.1、(委)昭60.9.10
	尾上高校前 おのえこうこうまえ	12.5	客		昭11. 4. 1	151	
(•)	田舎館 いなかだて	13.8	客		[illegible]	[illegible]	[illegible]
	境松 [illegible]	[illegible]	客		[illegible]	[illegible]	[illegible]

	駅名	よみ	営業キロ	旅客/貨物	駅員配置	開業年月日	乗降客数	備考
●	黒石	[illegible]	[illegible]	客	●	[illegible]	1830	[illegible]、改弘南黒石(昭61.4.1)

大鰐線

	駅名	よみ	営業キロ	旅客/貨物	駅員配置	開業年月日	乗降客数	備考
●	大鰐	おおわに		客	委	昭27.1.26	508	改弘南大鰐(昭61.4.1)
	宿川原	しゅくがわら	0.7	客		昭27.1.26	25	
●	鯖石	さばいし	2.2	客		昭27.1.26	85	移0.1km弘前寄(昭56.10.1)、貨・荷・車(昭56.10.1)
	石川プール前	いしかわぷーるまえ	3.0	客		平14.10.1	26	
	石川	いしかわ	4.4	客		昭27.1.26	188	貨昭45.10.1、荷昭45.10.1、改新石川(昭61.4.1)、無
	義塾高校前	ぎじゅくこうこうまえ	5.7	客		[illegible] 5.24	352	
●	津軽大沢	つがるおおさわ	6.7	客		昭27.1.26	140	[illegible]、無平23.12.1
	松木平	まつきたい	8.4	客		昭27.1.26	32	無☼
	小栗山	こぐりやま	9.3	客		昭27.1.26	13	
●	千年	ちとせ	10.0	客		昭27.1.26	226	委昭50.12.15、改津軽千年(昭61.4.1)、無
	聖愛中高前	せいあいちゅうこうまえ	11.3	客		昭48.12.1	216	委昭60.10.15、改城南(平20.9.1)、無平21.4.1
●	弘前学院大前	ひろさきがくいんだいまえ	12.0	客		昭27.1.26	371	委昭60.9.10、改西弘前(平20.9.1)、無平21.4.1
	弘高下	ひろこうした	13.0	客		昭27.1.26	112	委昭49.8.5、無
	中央弘前	ちゅうおうひろさき	13.9	客	委	昭27.1.26	973	委昭61.4.1

青い森鉄道

沿革年表

年月日	事項
明14.11.11	日本鉄道設立
24.9.1	盛岡−青森間開業(1067mm·蒸気)
39.11.1	国有化
42.10.12	線路名称制定で東北本線となる
大15.10.25	東青森−青森間複線化
昭33.10.10	特急「はつかり」上野−青森間運転開始
35.12.10	特急「はつかり」80系気動車化
40.6.30	尻内(現八戸)−陸奥市川間複線化
9.24	西平内−浅虫間複線化
41.9.27	梅内(信)−三戸間複線化
42.12.16	浅虫−野内間複線化
43.4.28	三戸−諏訪ノ平間複線化
5.16	剣吉−苫米地間複線化
5.20	北高岩−尻内間複線化
6.9	清水川−小湊間複線化
7.2	小湊−西平内間複線化
7.8	野辺地−清水川間複線化
7.10	苫米地−北高岩間複線化
昭43.7.15	諏訪ノ平−剣吉間複線化
7.20	目時−梅内(信)間複線化、梅内(信)廃止
7.21	野内−東青森間複線化
7.29	下田−三沢間複線化
7.31	陸奥市川−下田間複線化
8.3	三沢−上北町間複線化
8.5	乙供−野辺地間複線化により全線複線となる
8.22	盛岡−青森間交流電化
9.9	特急「はつかり」583系電車化
51.12.27	盛岡−青森間CTC化
62.4.1	JR東日本に移管
63.3.13	青函トンネル開通により特急「北斗星」上野−札幌間運転開始
平13.5.25	青い森鉄道設立
14.12.1	青い森鉄道目時−八戸間開業
22.12.4	青い森鉄道八戸−青森間開業

駅一覧

(信)=下表のほかに諏訪ノ平−剣吉間、三沢−小川原間、野辺地−狩場沢間 ※乗降客数の公表はなし

標識	駅名	よみ	営業キロ	旅客/貨物	駅員配置	開業年月日	乗降客数(人)	備考
	目時	めとき	−	客		大13.12.20		信→般(昭23.10.1)、貨昭37.4.1、無昭42.12.14
	三戸	さんのへ	[illegible]	客		[illegible]		[illegible]
	諏訪ノ平	すわのたいら	9.5	客		[illegible]		貨昭37.4.1、無[illegible]
	剣吉	けんよし	14.8	客		明30.7.11		貨昭57.11.15、無昭58.2.1
	苫米地	とまべち	18.2	客		昭36.8.15		
	北高岩	きたたかいわ	21.0	客		大12.8.10		貨昭37.4.1、無昭55.5.1
	八戸	はちのへ	25.9	客	●	明24.9.1		改尻内(昭46.4.1)、貨昭61.11.1
	陸奥市川	むついちかわ	32.8	客		大15.11.5		改信→般[illegible]、貨昭46.10.1、無平11
	下田	しもだ	37.0	客	○	明24.12.20		貨昭46.10.1
	向山	むかいやま	42.2	客		大11.8.15		改信→般(昭11.7.10木ノ下(信))、貨昭51.9.1、委昭55.5.1、無平4
◉	三沢	みさわ	46.9	客	▣	明27.4.1		改古間木(昭36.3.20)
	小川原	こがわら	53.5	客		昭19.8.1		信→般(昭28.6.10)、無昭46.8
	上北町	かみきたちょう	57.4	客	○	明24.9.1		改沼崎(昭34.10.1)、貨昭47.3.15、無昭58.2.1
	乙供	おっとも	64.3	客	○	明27.1.4		貨昭47.3.15、無昭58.2.1
	千曳	ちびき	70.9	客		明43.11.15		移昭43.8.5
◉	野辺地	のへじ	77.3	客	▣	明24.9.1		
	狩場沢	かりばさわ	83.8	客		明27.1.4		貨昭37.2.1、無昭55.5.1
	清水川	しみずがわ	88.5	客		大11.11.10		信→般(昭11.6.20)、貨昭37.4.1、無昭60.3.14
◉	小湊	こみなと	94.5	客	○	明24.9.1		貨、委平16.4.1
	西平内	にしひらない	98.3	客		昭14.10.1		貨昭36.11.1、無昭45.8.1
◉	浅虫温泉	あさむしおんせん	104.7	客	○	明24.9.1		改浅虫(昭61.11.1)
	野内	のない	111.2	客		明26.7.16		貨、無昭58.2.1、移1.6km目時方から、平23.3.12
	矢田前	やだまえ	112.7	客		昭61.11.1		
	小柳	こやなぎ	114.7	客		昭61.11.1		
	東青森	ひがしあおもり	116.1	客		昭43.7.21		☼
⊙	東青森(信)	ひがしあおもりしんごうじょう	120.0	客		大15.10.25		改青森(操)(昭61.11.1)
⊙	青森	あおもり	121.9	客	▣	明24.9.1		

右上につづく

IGRいわて銀河鉄道

沿革年表

年月日	事項
明14.11.11	日本鉄道設立
24.9.1	盛岡−青森間開業(1067mm·蒸気)
39.11.1	国有化
42.10.12	線路名称制定で東北本線となる
昭31.10.8	御堂−奥中山間複線化
33.10.10	特急「はつかり」上野−青森間運転開始
35.12.10	特急「はつかり」80系気動車化
39.12.8	盛岡−青山(信)間複線化
40.8.4	青山(信)−厨川間複線化、青山(信)廃止
9.21	渋民−好摩間複線化
昭40.9.25	一戸−鳥越(信)間複線化
9.27	小繋−滝見(信)間複線化
12.14	西岳(信)−小繋間複線化
41.9.26	奥中山(現奥中山高原)−西岳(信)間複線化、西岳(信)廃止
42.7.25	滝見(信)−小鳥谷間複線化、滝見(信)廃止
9.15	岩手川口−沼宮内間複線化
9.29	滝沢−渋民間複線化
12.14	金田一(現金田一温泉)−目時間複線化
43.4.25	厨川−滝沢間複線化

次頁につづく

昭43・6・4	沼宮内－御堂間複線化	昭43・9・9	特急「はつかり」583系電車化
6・11	一戸－北福岡(現二戸)間複線化	51・2・5	盛岡－青森間CTC化
6・17	好摩－岩手川口間複線化	平13・5・25	IGRいわて銀河鉄道株式会社設立
6・21	北福岡－金田一間複線化	14・12・1	盛岡－目時間開業
7・12	小鳥谷－鳥越(信)間複線化、鳥越(信)廃止	18・3・18	青山・巣子駅開業
8・22	盛岡－青森間交流電化	22・12・11	新指令システム切替実施

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	盛岡	もりおか	—	客	⊡	明23.11.1	※10,229	国、※乗降人員はJR直通分を含む
	青山	あおやま	3.2	客	委	平18.3.18	2,352	
	厨川	くりやがわ	5.6	客	○	大7.11.1	2,507	㊎昭59.2.1
	巣子	すご	10.2	客	委	平18.3.18	852	
	滝沢	たきざわ	12.2	客	○	明39.1.21	2,814	㊎
	渋民	しぶたみ	16.6	客	委	昭18.10.1	603	信→客(昭25.12.1)
	好摩	こうま	21.3	客	○	明24.9.1	2,103	乗降人員はJR花輪線直通分を含む
	岩手川口	いわてかわぐち	26.9	客	委	明31.1.11	263	㊇川口(昭9.2.1)、㊎昭46.8.15、㊫昭60.3.14、㊮平14.12.1
•	いわて沼宮内	いわてぬまくない	32.0	客	○	明24.9.1	969	☆、㊎昭59.2.1、㊇沼宮内(平14.12.1)
	御堂	みどう	37.3	客	委	大7.11.1	48	㊇信→客(昭36.4.15)
⊙	奥中山高原	おくなかやまこうげん	44.4	客	委	明24.9.1	361	㊇中山(大4.9.11)、㊎昭46.8.15、㊫昭60.3.14、㊇奥中山(平14.12.1)、㊮平14.12.1
	小繋	こつなぎ	52.2	客		明37.12.31	37	㊇小繋給水所(明39.11.1)、㊇給水給炭所→般(明42.9.21)、[illegible]
⊙	小鳥谷	こずや	59.8	客	委	明24.9.1	145	㊎昭59.2.1、㊫平4、㊮平14.12.1
	一戸	いちのへ	64.5	客	委	明26.2.15	602	☆、㊇一ノ戸(明40.11.1)、㊎昭48.1.1、㊮平19.2.1
⊙	二戸	にのへ	70.8	客	○	明24.12.20	759	㊇福岡(大10.6.1)、㊎昭59.2.1、㊇北福岡(昭62.2.1)
	斗米	とまい	73.7	客		昭37.12.10	138	信→客(昭37.12.10)
⊙	金田一温泉	きんたいちおんせん	78.4	客	委	明42.10.18	165	㊎昭48.1.1、㊮昭58.2.1、㊇金田一(昭62.2.1)
	目時	めとき	82.0	客		大13.12.20		信→般(昭23.10.1)、㊎昭37.4.1、㊙昭42.12.14

八戸臨海鉄道

沿革年表

昭41・3	青森県専用線八戸信号場－三菱製紙八戸工場間輸送開始	平21・12・4	青い森鉄道の保線等受託解除、構内清掃と一部無人駅の改札業務を受託
45・7・30	八戸臨海鉄道設立	23・3・11	東日本大震災により運休
12・1	八戸貨物－北沼間開業(1067mm・内燃)	6・2	運転再開
平14・12・1	青森県より青い森鉄道の保線・保守業務を委託		

駅一覧

※発着量は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
	八戸貨物	はちのへかもつ	—	貨	⊡	昭45.12.1	701	臣国
○	北沼	きたぬま	8.5	貨		昭45.12.1	701	

岩手開発鉄道

沿革年表

昭14・8・17	岩手開発鉄道株式会社設立	昭58・2・28	国鉄連絡貨物廃止
25・10・21	盛－日頃市間開業(1067mm・蒸気)	12・1	列車無線使用開始
32・6・21	盛－赤崎間開業(貨物専業)	59・2・8	貨物列車をワンマン化
35・6・21	日頃市－岩手石橋間開業	平4・4・1	旅客営業廃止
44・5・11	盛－岩手石橋間自動閉塞化	23・3・11	東日本大震災により運休
47・7・1	国鉄連絡手小荷物営業廃止	11・8	運転再開
54・12・1	盛－赤崎間自動閉塞化		

駅一覧

※発着量は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
○	赤崎	あかさき	—	貨	⊡	昭32.6.21	4,701	
⊙	盛	さかり	2.0	信		昭25.10.21	—	臣国、㊮平4.4.1
⊙	長安寺	ちょうあんじ	5.3	信		昭25.10.21	—	㊫昭47.7.1、㊮平4.4.1
⊙	日頃市	ひころいち	8.4	信		昭25.10.21	—	㊫昭47.7.1、㊮平4.4.1
○	岩手石橋	いわていしばし	11.5	貨	⊡	昭36.6.21	4,701	㊮平4.4.1

三陸鉄道

沿革年表

昭45・3・1	盛線盛－綾里間開業	平1・3・11	最高速度を80km/hから90km/hに変更
47・2・27	宮古線宮古－田老間開業	6・2・22	小名浜－甫嶺間で強風により脱線事故
48・7・1	盛線綾里－吉浜間開業	9・1・1	北リアス線列車無線使用開始
50・7・20	久慈線久慈－普代間開業	12・1	南リアス線列車無線使用開始
56・9・18	盛・宮古・盛線第一次特定地方交通線として承認	23・3・11	東日本大震災により運休
11・2	盛・宮古・盛線第1回協議会で第三セクター鉄道への転換を決定	3・16	北リアス線陸中野田－久慈間営業再開
59・4・1	宮古－久慈間及び盛－釜石間開業	3・20	宮古－田老間営業再開
62・3・22	JR山田線を通じて盛－久慈間直通運転開始	3・28	田老－小本間営業再開
		24・4・1	田野畑－陸中野田間営業再開

駅一覧

※東日本大震災で被災し運休区間があり、平成13年度末時点でのデータを記載、乗降客数は平成13年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
南リアス線								
•	盛	さかり	—	客	⊡	昭45.3.1	307	㊎
	陸前赤崎	りくぜんあかさき	3.7	客		昭45.3.1	19	
•	綾里	りょうり	9.1	客	委	昭45.3.1	147	[illegible]→車(昭59.4.1)、無→委(昭59.4.1)
	小石浜	こいしはま	12.0	客		昭60.10.16	8	
	甫嶺	ほれい	14.3	客		昭48.7.1	29	
•	三陸	さんりく	17.0	客	委	昭48.7.1	85	[illegible]→委(昭59.4.1)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	[illegible]	21.6	客		昭48. 7. 1	66	
•	唐丹	[illegible]	27.7	客		昭59. 4. 1	86	
	平田	[illegible]	33.1	客		昭59. 4. 1	161	
	釜石	[illegible]	36.6	客	•	昭59. 4. 1	269	
北リアス線								
	宮古	[illegible]		客	•	[illegible]	[illegible]	
•	一の渡	いちのわたり	6.2	客		昭47. 2.27	11	留→車(昭59.4.1)
	佐羽根	[illegible]	[illegible]	客		[illegible]	23	
•	田老	[illegible]	[illegible]	客	委	[illegible]	263	無→委(昭59.4.1)
	摂待	せったい	21.7	客		昭59. 4. 1	15	
•	小本	[illegible]	25.1	客	委	昭59. 4. 1	112	
	島越	[illegible]	33.4	客	委	昭59. 4. 1	51	
⦿	田野畑	たのはた	35.6	客	委	昭59. 4. 1	81	
•	普代	[illegible]	44.9	客	委	昭50. 7.20	104	無→委(昭59.4.1)
	白井海岸	[illegible]	48.3	客		昭59.12.22	8	
	堀内	ほりない	51.4	客		昭50. 7.20	35	
•	野田玉川	のだたまがわ	55.9	客		昭50. 7.20	19	
•	陸中野田	りくちゅうのだ	59.9	客	委	昭50. 7.20	363	無→委(昭59.4.1)
	陸中宇部	りくちゅううべ	63.3	客		昭50. 7.20	50	
	久慈	くじ	71.0	客	•	昭50. 7.20	555	[illegible]

仙台臨海鉄道

沿革年表

昭45·11· 7	仙台臨海鉄道設立
46·10· 1	陸前山王ー仙台港ー仙台北港間開業(1067mm·内燃)
50· 9· 1	仙台港ー仙台埠頭間開業
56· 5·23	国鉄塩釜港·塩釜埠頭貨物取扱·貨車入換受託
58· 4· 1	仙台港ー仙台西港間開業
63· 3·13	仙台港コンテナ貨物営業開始
平 3· 4· 1	JR貨物宮城野·岩沼の貨物フロント、宮城野の入換受託
平 8·12· 1	陸前山王貨車入換受託
10· 4· 1	海上コンテナ輸送開始
23· 3·11	東日本大震災により運休
11·25	臨海本線陸前山王ー仙台港間と仙台西港線で運行再開
24· 3·16	仙台埠頭線運行再開
3·19	仙台港駅での貨物取扱いを再開
9· 7	臨海本線仙台港ー仙台北港間運行再開

駅一覧

※発着量は平成23年度 年間(震災で運休日多数)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
臨海本線								
○	陸前山王	りくぜんさんのう	ー	信	⦿	昭46.10. 1		
⦿	仙台港	せんだいこう	4.5	貨	⦿	昭46.10. 1	322	[illegible]
○	仙台北港	せんだいきたこう	5.4	貨		昭46.10. 1	ー	
仙台埠頭線								
	(仙台港)		ー					
○	仙台埠頭	せんだいふとう	1.6	貨		昭50. 9. 1	375	
仙台西港線								
	(仙台港)		ー					
○	仙台西港	せんだいにしこう	2.5	貨		昭58. 4. 1	26,547	

右上につづく

仙台市交通局

沿革年表

昭55· 5·30	富沢ー八乙女間免許
62· 7·15	富沢ー泉中央間開業(1067mm·1500V)
平 4· 7·15	八乙女ー泉中央間開業
平15· 9·18	東西線動物公園ー荒井間免許
22· 2·20	泉中央駅を最後に全駅に可動式ホーム柵設置完了

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	富沢	とみさわ	ー	客	⦿	昭62. 7.15	5,616	[illegible]
○	長町南	ながまちみなみ	1.5	客	⦿	昭62. 7.15	10,922	
	長町	ながまち	2.4	客	⦿	昭62. 7.15	5,888	
	長町1丁目	ながまちいっちょうめ	3.1	客	⦿	昭62. 7.15	2,691	
	河原町	かわはらまち	3.9	客	⦿	昭62. 7.15	4,310	
	愛宕橋	あたごばし	4.8	客	⦿	昭62. 7.15	1,816	
○	五橋	いつつばし	5.4	客	⦿	昭62. 7.15	5,647	
	仙台	せんだい	6.3	客	⦿	昭62. 7.15	33,505	
	広瀬通	ひろせどおり	6.9	客	⦿	昭62. 7.15	9,483	
	勾当台公園	こうとうだいこうえん	7.5	客	⦿	昭62. 7.15	12,722	
	北四番丁	きたよんばんちょう	8.2	客	⦿	昭62. 7.15	6,525	日
	北仙台	きたせんだい	9.4	客	⦿	昭62. 7.15	6,441	
○	台原	だいのはら	10.5	客	⦿	昭62. 7.15	6,318	
	旭ケ丘	あさひがおか	11.5	客	⦿	昭62. 7.15	5,672	
	黒松	くろまつ	12.3	客	⦿	昭62. 7.15	3,261	
	八乙女	やおとめ	13.6	客	⦿	昭62. 7.15	6,599	
○	泉中央	いずみちゅうおう	14.8	客	⦿	平 4. 7.15	20,988	

仙台空港鉄道

沿革年表

平12· 4· 7	仙台空港鉄道株式会社設立
19· 3·18	名取ー仙台空港間開業(1067mm·20,000V)、ICカードSuica導入
平23· 3·11	東日本大震災により全線運休
7·23	名取ー美田園間運転再開
10· 1	全線で運転再開

駅一覧

Ⓙ=JR東日本

※乗降客数は平成23年度 1日平均(23年10月1日~24年3月31日の平均)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⦿	名取	なとり	ー	客	Ⓙ	平19. 3.18		
	杜せきのした	もりせきのした	1.8	客	⦿	平19. 3.18	1,924	
⦿	美田園	みたぞの	3.8	客	⦿	平19. 3.18	494	[illegible]

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	仙台空港	せんだいくうこう	7.1	客	⊡	平19.3.18	2,012	

阿武隈急行

沿革年表

昭43· 4· 1	丸森線槻木ー丸森間開業
56· 9·18	第一次特定地方交通線として承認
59· 2	第3回協議会にて福島ー丸森間を含めて第三セクター鉄道への転換を決定
4· 5	阿武隈急行株式会社設立
61· 7· 1	槻木ー丸森間開業。仙台乗入開始
63· 7· 1	福島ー丸森間開業。全線電化、富野ー部山間での相互乗入を実施
平16·3·13	郡山乗入中止
23·3·11	東日本大震災により運休
4· 6	保原ー梁川間運転再開
4·13	梁川ー富野間運転再開
4·18	瀬上ー保原間と角田ー槻木間運転再開
5·16	富野ー角田間運転再開で、全線復旧

駅一覧

※乗降客数は平成24年9月の1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
[illegible]	福島	[illegible]くしま	–	客	⊡	昭63. 7. 1	*4,284	[illegible]
[illegible]	矢野目信号所	やのめしんごうしょ	4.7	信		昭63. 7. 1	–	
	卸町	おろしまち	5.6	客		昭63. 7. 1	653	[illegible]平24.4.1
	福島学院前	ふくしまがくいんまえ	6.5	客		平12. 3.11	657	
•	瀬上	せのうえ	7.5	客		昭63. 7. 1	312	
	向瀬上	むかいせのうえ	8.6	客		昭63. 7. 1	56	
•	高子	たかこ	10.1	客		昭63. 7. 1	126	
	上保原	かみほばら	11.5	客		昭63. 7. 1	469	☼
⊙	保原	ほばら	12.8	客	⊡	昭63. 7. 1	1,118	
	大泉	おおいずみ	13.9	客		昭63. 7. 1	484	
•	二井田	にいだ	15.4	客		昭63. 7. 1	72	
	新田	にった	17.0	客		昭63. 7. 1	321	
•	梁川	やながわ	18.3	客	委	昭63. 7. 1	532	[illegible]、[illegible]平23.7.1
	[illegible]	[illegible]	20.0	客		昭63. 7. 1	462	[illegible]平23.4.1
•	富野	とみの	22.1	客		昭63. 7. 1	82	
	兜	かぶと	25.2	客		昭63. 7. 1	6	
	あぶくま	あぶくま	29.4	客		昭63. 7. 1	10	
•	丸森	まるもり	37.5	客		昭43. 4. 1	508	
	北丸森	きたまるもり	39.2	客		昭61. 7. 1	32	
	南角田	みなみかくだ	41.6	客		昭61. 7. 1	39	
•	角田	かくだ	43.3	客	•	昭43. 4. 1	1,485	[illegible]留→車(昭61.7.1)
	横倉	よこくら	45.2	客		昭61. 7. 1	22	
	岡	おか	47.7	客		昭43. 4. 1	106	
•	東船岡	[illegible]	51.3	客		昭43. 4. 1	141	[illegible]場(昭61.7.1)、[illegible]留→車(昭61.7.1)
	槻木	[illegible]	54.9	客		昭43. 4. 1	*2,143	[illegible]

福島交通

沿革年表

大10· 8· 9	飯坂軌道株式会社設立
10·15	福島飯坂電気軌道に社名変更
13· 4·13	福島(初代)ー飯坂(現花水坂)間開業(1067mm·750V)
10·23	飯坂電車に社名変更
昭 2· 3·23	飯坂ー飯坂温泉間開業
10· 1	福島電気鉄道が飯坂電車を合併
17· 7·17	福島ー森合(現美術館図書館前)間併用軌道を新設軌道に変更
12· 3	福島構内乗入開始
20· 3· 1	軌道を地方鉄道に変更
昭37· 7·12	福島交通に社名変更
46· 4·12	軌道線全廃
56·11·15	福島ー岩代清水間貨物営業廃止
61·10· 1	事業を新福島交通に譲渡、新福島交通は福島交通に社名変更
平 1· 8· 6	上松川橋梁橋脚流出により不通、徒歩連絡となる
2· 3· 1	全線運転再開
3· 6·24	1500V昇圧
20· 4·11	会社更生法申請
21· 5·31	会社更生手続完了

駅一覧

※乗降客数は平成23年9月15日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◯	福島	ふくしま	–	客	⊡	大13. 4.13	4,309	昭17.12.3位置変更
	曽根田	そねた	0.6	客	委	昭17. 7.17	695	㊞電鉄福島(昭37.9.5)、㊞昭50.8.20
⊙	美術館図書館前	びじゅつかんとしょかんまえ	1.4	客	○	昭17. 7.17	391	㊞森合(平3.4.1)
	岩代清水	いわしろしみず	2.7	客	委	大13. 4.13	790	㊞道下(大14.6.21)同時に位置変更、㊞清水役場前(昭19.12.29)、㊞昭56.11.15
⊙	泉	いずみ	3.0	客		昭15. 3. 4	395	㊞平6
	上松川	かみまつかわ	3.7	客	委	昭39. 1.10	601	
⊙	笹谷	ささや	4.2	客	○	大13. 4.13	939	㊞前谷地(大14.5)同時に位置変更
⊙	桜水	さくらみず	5.1	客	⊡	昭50. 8.20	536	日 圓 ☼
	平野	ひらの	6.2	客	委	大14. 6.20	717	
⊙	医王寺前	いおうじまえ	7.4	客	○	大14. 6.20	772	
	花水坂	はなみずざか	8.7	客		大13. 4.13	549	㊞飯坂(昭2.3.23)
	飯坂温泉	いいざかおんせん	9.2	客	⊡	昭 2. 3.23	942	㊞0.1km短縮(昭57.12.21)、㊞昭57.12.21

福島臨海鉄道

沿革年表

明40·12· 1	鈴木藤三郎軌道泉ー小名浜間5.4km開業(762mm·馬力)
45· 4·15	合資会社東商會へ譲渡許可
大 4· 6· 2	磐城海岸軌道設立
5· 4·15	小名浜ー江名間5.4km開業(762mm·馬力)
7·26	江名駅変更により小名浜ー江名間5.8km開業
7· 8·30	磐城海岸鉄道が東商會の特許を買収
14·11·30	小名浜ー江名間ガソリン動力に変更
大15· 6· 7	泉ー小名浜間ガソリン動力変更
昭14·10·16	小名浜臨港鉄道に改称
16·11· 1	泉ー小名浜間5.4km鉄道(1067mm·蒸気)開業、軌道廃止
28· 1·12	小名浜ー栄町間0.7km開業
42· 4· 1	福島臨海鉄道に社名変更
43· 7· 1	小名浜ー栄町間廃止
45· 6· 1	宮下ー小名浜埠頭間1.2km開業
8·14	小名浜埠頭ー東港間[illegible]km開業

次頁につづく

昭46· 7·21	泉港·藤原間0.3km開業
47·10· 1	旅客営業廃止
59· 4· 1	小名浜埠頭—藤原間廃止
平13· 4· 1	小名浜埠頭線宮下—小名浜埠頭間休止 (平13.10.1廃止)
平23· 3·11	東日本大震災により運休
5·30	泉—宮下間復旧
24· 2· 1	全線で運転再開

駅一覧

※発着量は平成12年度 1日平均、平成21年度全線輸送量は平成21年度 281.1t

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
	泉	いずみ	—	信	•	昭16.11. 1	—	(客)昭47.10.1
⊙	宮下	みやした	3.5	貨	○	昭16.11. 1	630	(客)昭47.10.1
	小名浜	おなはま	5.4	貨	•	昭16.11. 1	272	[illegible]、(客)昭47.10.1

秋田臨海鉄道

沿革年表

昭45· 4·21	秋田臨海鉄道株式会社設立
46· 7· 7	秋田港—向浜·秋田港—中島埠頭間開業 (1067mm·内燃)
昭46·10· 1	中島埠頭—秋田北港間開業
57·12· 5	国鉄秋田港の入換業務受託
平20· 3· 4	北線定期列車運行終了

駅一覧

※発着量は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
南線								
⊙	秋田港	あきたこう	—	貨	▣	昭46. 7. 7	392	日圓
○	向浜	むかいはま	5.4	貨		昭46. 7. 7	392	
北線								
	(秋田港)		—					
	中島埠頭	なかじまふとう	0.5	貨		昭46. 7. 7		休止中
	秋田北港	あきたきたこう	2.5	貨		昭46.10. 1		休止中

秋田内陸縦貫鉄道

沿革年表

昭 9·12·10	阿仁合線鷹ノ巣—米内沢間開業
10·11·15	同米内沢—阿仁前田間開業
11· 9·25	同阿仁前田—阿仁合間開業
38·10·15	同阿仁合—比立内間開業
46·11· 1	角館線角館—松葉間開業
57·11·15	阿仁合線貨物営業廃止
59· 2· 1	阿仁合線荷物営業廃止
6·22	阿仁合線第二次特定地方交通線として 承認
10·31	秋田内陸縦貫鉄道株式会社設立
昭60· 9·11	比立内—松葉間免許
61·11· 1	鷹ノ巣—比立内間及び松葉—角館間開業
63·10· 4	鷹ノ巣—合川間特殊自動閉塞式に変更
10· 8	合川—阿仁前田間特殊自動閉塞式に変更
10·13	阿仁前田—阿仁合間特殊自動閉塞式に変更
12·15	阿仁合—比立内間特殊自動閉塞式に変更
平 1· 4· 1	比立内—松葉間開業。比立内—角館間ATS 設置、全線CTC化、ワンマン運転開始
24· 1·27	路線愛称が「あきた♥美人ライナー」に決定
3·17	AN8900形定期運用が無くなる

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	鷹巣	たかのす	—	客	▣	昭 9.12.10	730	(改)鷹ノ巣(平1.4.1)
	西鷹巣	にしたかのす	1.3	客		平 1. 4. 1	20	
	小ケ田	おがた	3.7	客		昭38.12.10	20	
	大野台	おおのだい	6.1	客		昭40. 4.20	30	
•	合川	あいかわ	9.7	客	委	昭 9.12.10	170	(改)羽後上大野(昭31.4.10)、(貨)昭45.10.1
	上杉	かみすぎ	12.1	客		昭40.11.21	30	
	米内沢	よないざわ	15.0	客	委	昭 9.12.10	220	(貨)昭55.3.21、(無)平1.4.1
	桂瀬	かつらせ	20.5	客		昭10.11.15	40	(貨)昭45.10.1、(無)昭63.8
•	阿仁前田	あにまえだ	25.2	客	委	昭10.11.15	160	(貨)昭57.11.15
	前田南	まえだみなみ	27.1	客		昭38.12.10	30	
	小渕	こぶち	29.1	客		昭11. 9.25	30	
⊙	阿仁合	あにあい	33.0	客	○	昭11. 9.25	270	日圓、(貨)昭57.11.15
	荒瀬	あらせ	35.4	客		昭38.10.15	20	
	萱草	かやくさ	38.1	客		昭38.10.15	10	
	笑内	おかしない	40.9	客		昭38.10.15	20	
	岩野目	いわのめ	43.3	客		昭38.10.15	10	
⊙	比立内	ひたちない	46.0	客		昭38.10.15	80	(貨)昭56.3.10、(無)
	奥阿仁	おくあに	49.7	客		平 1. 4. 1	10	
	阿仁マタギ	あにまたぎ	52.3	客		平 1. 4. 1	30	
	戸沢	とざわ	61.2	客		平 1. 4. 1	10	
⊙	上桧木内	かみひのきない	65.9	客		平 1. 4. 1	20	
	左通	さどおり	67.7	客		平 1. 4. 1	10	
	羽後中里	うごなかさと	71.7	客		平 1. 4. 1	10	
	松葉	まつば	75.0	客		昭45.11. 1	80	
	羽後長戸呂	うごながとろ	77.9	客		昭45.11. 1	20	
⊙	八津	やつ	82.9	客		昭45.11. 1	10	(無)留→車(平1.4.1)
	西明寺	さいみょうじ	86.9	客		昭45.11. 1	30	
	羽後太田	うごおおた	89.2	客		昭45.11. 1	10	
○	角館	かくのだて	94.2	客	▣	昭45.11. 1	260	

由利高原鉄道

沿革年表

大11· 8· 1	横荘鉄道羽後本荘—前郷間開業
昭12· 9· 1	国が買収
12·15	前郷—西滝沢間開業
13·10·21	西滝沢—羽後矢島(現矢島)間開業
56· 3·10	貨物営業廃止
9·18	第1次特定地方交通線として承認
59· 2· 1	荷物営業廃止
昭59· 7·26	第7回協議会にて第三セクター鉄道へ の転換を決定
10·31	由利高原鉄道株式会社設立
60·10· 1	羽後本荘—矢島間開業
平 4· 8· 1	列車無線使用開始
8·11· 1	ATS使用開始

駅一覧

J=JR東日本　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	羽後本荘	うごほんじょう	−	客	J	大11. 8. 1	492	(客)平9.5.1
	薬師堂	やくしどう	2.2	客		大11. 8. 1	58	
	子吉	こよし	4.5	客		大11. 8. 1	22	(改)玉ノ池(大15.10.24)、(貨)昭46.10.1
	鮎川	あゆかわ	7.4	客		大11. 8. 1	51	(改)鮎川(昭12.9.1)、(貨)昭36.9.1、(改)羽後鮎川(昭60.10.1)
	黒沢	くろさわ	9.5	客		大11. 8. 1	9	(改)黒沢(昭12.9.1)、(無)昭46.10、(改)羽後黒沢(昭60.10.1)
	曲沢	まがりさわ	10.3	客		平 1.10.29	2	
⊙	前郷	まえごう	11.7	客	⊙	大11. 8. 1	205	(貨)昭46.10.1、(昇)留→車(平1.10.29)
	久保田	くぼた	13.6	客		昭60.10. 1	21	
	西滝沢	にしたきさわ	15.7	客		昭12.12.15	61	
	吉沢	よしざわ	17.1	客		平 1.10.29	37	
	川辺	かわべ	20.1	客		昭13.10.21	91	(貨)昭36.6.20、(改)羽後川辺(昭60.10.1)
[illegible]	矢島	やしま	23.0	客	⊙	昭13.10.21	468	日、(貨)昭56.3.10、(改)羽後矢島(昭60.10.1)

山形鉄道

沿革年表

大 2·10·26	長井軽便線赤湯−梨郷間開業	昭61·10·28	第3次特定地方交通線として承認
3·11·15	梨郷−長井間開業	62· 4· 1	JR東日本長井線となる
11· 9· 2	長井線に改称	63· 3·24	第三セクター私鉄への転換を決定
12·11	長井−鮎貝間開業	4·26	山形鉄道株式会社設立
12· 4·22	鮎貝−荒砥間開業	10·25	赤湯−荒砥間開業。ATS設置
昭29·11·15	旅客列車気動車化	平 7·11·22	赤湯−宮内間自動閉塞式に変更
47·10· 1	蒸気機関車使用廃止	8·10·10	長井−荒砥間自動閉塞式に変更
57·11·15	貨物営業廃止	9· 3·22	米坂線からの乗入れ列車廃止
59· 2· 1	荷物営業廃止	10·23	宮内−長井間自動閉塞式に変更

駅一覧

J=JR東日本　※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度全線輸送人員は平成12年度比72.6%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	赤湯	あかゆ	−	客	J	大 2.10.26	620	
	南陽市役所	なんようしやくしょ	0.9	客		昭63.10.25	18	
⊙	宮内	みやうち	3.0	客	J	大 2.10.26	790	(改)宮内町(昭63.10.25)、(貨)昭54.11.1、(無)平9.10.23、(有)平22.8.1
	おりはた	おりはた	4.4	客		昭34. 6. 1	134	(改)西宮内(昭63.10.25)
	梨郷	りんごう	6.8	客		大 2.10.26	72	(貨)昭36.6.10
	西大塚	にしおおつか	10.3	客		大 3.11.15	66	(貨)昭36.6.10
⊙	今泉	いまいずみ	12.2	客	J	大 3.11.15	576	(貨)昭54.11.1
	時庭	ときにわ	14.9	客		大 3.11.15	58	(貨)昭36.6.10
	南長井	みなみながい	17.3	客		昭35. 5.20	672	
⊙	長井	ながい	18.3	客	[illegible]	大 3.11.15	1,290	日、(貨)昭57.11.15
	あやめ公園	あやめこうえん	19.1	客		平14. 6. 9		
	羽前成田	うぜんなりた	21.0	客		大11.12.11	196	(貨)昭36.6.10、(無)昭59.3.19
	白兎	しろうさぎ	23.2	客		平 1.12.16	56	
	蚕桑	こぐわ	24.6	客		大11.12.11	101	(貨)昭32.6.10、(無)昭59.3.19
	鮎貝	あゆかい	27.9	客		大11.12.11	238	(貨)昭32.6.10、(無)昭59.3.19
	四季の郷	しきのさと	28.6	客		平19.10.13		
○	荒砥	あらと	30.5	客	○	大12. 4.22	560	圏、(貨)昭56.3.10

右上につづく

会津鉄道

沿革年表

昭 2·11· 1	西若松−上三寄(現芦ノ牧温泉)間開業	昭61·11· 1	会津鉄道株式会社設立
7·12·22	上三寄−湯野上(現湯野上温泉)間開業	62· 4· 1	JR東日本会津線となる
9·12·27	湯野上−会津田島間開業	63· 1·16	西若松−会津高原間開業
22·11· 8	会津田島−荒海(現会津荒海)間開業	平 2· 9·17	会津田島−会津高原間電化
28·11· 8	荒海−会津滝ノ原(現会津高原)間開業	3· 7·21	浅草−会津田島間急行「南会津」運転開始
57· 8· 1	貨物営業廃止	11· 4·29	トロッコ列車〈会津浪漫〉運転開始
59· 2· 1	荷物営業廃止	17· 3· 1	急行「南会津」廃止、「AIZUマウントエクスプレス」鬼怒川温泉乗入開始
6·22	第2次特定地方交通線として承認	24· 3·17	「AIZUマウントエクスプレス」日光乗入開始
61· 3	第4回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定		

駅一覧

※乗降客数は平成13年度 1日平均(平成21年度全線輸送人員は平成13年度比73.15%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	西若松	にしわかまつ	−	客	⊙	昭 2.11. 1	1,171	
	南若松	みなみわかまつ	3.0	客		平 7. 8.10	71	
⊙	門田	もんでん	4.9	客		昭 2.11. 1	7	(貨)昭52.6.1、(昇)留→車(昭62.7.16)
	あまや	あまや	7.7	客		平11. 8. 7	2	
⊙	芦ノ牧温泉	あしのまきおんせん	10.5	客	委	昭 2.11. 1	179	(貨)昭46.8.29、(改)上三依(昭62.7.16)
	大川ダム公園	おおかわだむこうえん	16.2	客		昭62. 4. 1	19	(改)舟子(昭62.7.16)
	芦ノ牧温泉南	あしのまきおんせんみなみ	17.7	客		昭 7.12.22	28	(貨)昭46.8.29、(改)桑原(昭62.7.16)
⊙	湯野上温泉	ゆのかみおんせん	22.7	客	委	昭 7.12.22	234	(貨)昭46.8.29、(改)湯野上(昭62.7.16)
	塔のへつり	とうのへつり	26.5	客		昭63. 4.27	75	
	弥五島	やごしま	28.0	客		昭 9.12.27	129	(改)昭42.4.1、(無)昭46
⊙	会津下郷	あいづしもごう	31.1	客	委	昭 9.12.27	392	(貨)昭46.8.29、(改)楢原(昭和62.7.16)
	ふるさと公園	ふるさとこうえん	32.5	客		平14. 8.29		
	養鱒公園	ようそんこうえん	35.1	客		昭22. 9.20	123	(貨)昭42.4.1、(改)会津落合(昭62.7.16)
	会津長野	あいづながの	37.3	客		昭 9.12.27	60	(貨)昭46.8.29
	田島高校前	たじまこうこうまえ	39.5	客		昭26.12. 1	457	(改)田部原(昭62.7.16)
⊙	会津田島	あいづたじま	42.0	客	⊙	昭 9.12.27	897	圏、(貨)昭57.8.1
	中荒井	なかあらい	45.8	客		昭22.12.12	55	(貨)昭38.3.1
⊙	会津荒海	あいづあらかい	49.2	客		昭22.12.12	163	(貨)昭46.8.29、(改)荒海(昭62.7.16)、(昇)留→車([illegible])
	会津山村道場	あいづさんそんどうじょう	50.1	客		平13. 7.18	21	
	七ヶ岳登山口	ななつがたけとざんぐち	53.1	客		昭28.11. 8	66	(貨)昭38.3.1、(改)糸沢(昭62.7.16)

野岩鉄道

沿革年表

昭54・5・11	運輸大臣から福島・栃木両県知事に対し、第三セクター鉄道についての意向打診
55・9・22	両県知事から運輸大臣に第三セクター鉄道の運営を行いたい旨要望
56・11・20	野岩鉄道株式会社設立
12・23	新藤原ー会津高原間免許
昭59・6・20	電化に関わる工事方法書の変更認可
61・10・9	新藤原ー会津高原間開業
平3・7・21	浅草ー会津田島間急行〈南会津〉運転開始
17・3・1	急行「南会津」廃止、「AIZUマウントエクスプレス」乗入開始

駅一覧

(会)=会津鉄道　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内棒線	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	新藤原	しんふじわら	ー	客	▣	昭61.10.9	443	
	龍王峡	りゅうおうきょう	1.7	客	○	昭61.10.9	49	
◉	川治温泉	かわじおんせん	4.8	客	○	昭61.10.9	32	
	川治湯元	かわじゆもと	6.0	客	○	昭61.10.9	81	☼
	湯西川温泉	ゆにしがわおんせん	10.3	客	○	昭61.10.9	92	
◉	中三依温泉	なかみよりおんせん	16.8	客		昭61.10.9	14	☼、(改)中三依(平18.3.18)
•	上三依塩原温泉口	[illegible]	21.0	客		昭61.10.9	20	[illegible]昭63.10.19、[illegible]留→車 昭63.10.19)、(改)上三依塩原(平18.3.18)
	男鹿高原	おじかこうげん	25.0	客		昭61.10.9	1	☼
•	会津高原尾瀬口	[illegible]	30.7	客	[illegible]	昭61.10.9	216	[illegible]会津高原(昭61.10.9)、[illegible]会津高原(平18.3.18)、○→委(平15.3.19)

わたらせ渓谷鐵道

沿革年表

明44・4・15	足尾鉄道下新田連絡所ー大間々間開業（桐生ー下新田連絡所間は両毛線の線路を使用）
大1・9・5	大間々ー神土（現神戸）間開業
11・11	神土ー沢入間開業
12・31	沢入ー足尾間開業
2・10・13	国が足尾鉄道を借入れ、足尾線に改称
3・8・25	足尾ー足尾本山間開業
7・6・1	国が足尾鉄道を買収
昭48・6・27	草木ダム建設により神土ー沢入間線路付け替え
昭59・2・1	荷物営業廃止
6・22	第2次特定地方交通線として承認
61・11・	貨物営業廃止
62・4・1	JR東日本足尾線となる
63・3・29	第9回協議会にて第三セクター鉄道へ転換を決定
10・25	わたらせ渓谷鐵道株式会社設立
平1・3・29	桐生ー間藤間開業。電子閉塞式に変更
10・6・2	間藤ー足尾本山間免許失効
10・10	トロッコ列車運転開始
24・4・1	「トロッコわっしー号」運転開始

構内棒線	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]			客	[illegible]	明44.4.15	[illegible]	
	下新田信号場	しもしんでんしんごうじょう	1.7	信		明44.4.15		
	下新田	しもしんでん	1.9	客		平3.3.14	[illegible]	
◉	相老	あいおい	3.1	客	▣	明44.4.15	179	(貨)昭35.12.15
	運動公園	うんどうこうえん	4.2	客		平1.3.29	85	
•	大間々	おおまま	7.3	客	○	明44.4.15	477	[illegible]、(改)大間々(大1.12.1)、(貨)昭59.2.1
	上神梅	かみかんばい	12.4	客		大1.9.1	39	(貨)昭35.12.15
	本宿	もとじゅく	13.8	客		平1.3.29	40	
◉	水沼	みずぬま	16.9	客		大1.9.5	161	(貨)昭35.12.15
	花輪	はなわ	21.0	客		大1.9.5	89	(貨)昭45.10.1
	中野	なかの	22.0	客		平1.3.29	18	
	小中	こなか	24.4	客		昭35.11.18	46	
◉	神戸	ごうど	26.4	客		大1.9.5	229	(貨)昭35.12.15、(無)平1.3.29、(改)神土(平1.3.29)
◉	沢入	そうり	33.4	客		大1.11.11	39	(貨)昭45.10.1
	原向	はらむこう	38.7	客		大1.12.31	3	(貨)昭34.1.20
	通洞	つうどう	41.9	客	○	大1.12.31	67	(貨)昭55.10.1
◉	足尾	あしお	42.8	客	○	大1.12.31	49	(貨)昭62.4.1
	間藤	まとう	44.1	客		大3.11.1	171	(貨)昭45.10.1、(無)昭45.10.1

上毛電気鉄道

沿革年表

大15・5・27	上毛電気鉄道株式会社設立
昭3・11・10	中央前橋ー西桐生間開業（1067mm・1500V）
7・3・18	東武鉄道が太田ー中央前橋間に急行運転（昭10・11・30まで）
22・9・15	キャサリン台風により、全線不通（昭22・11・2全線復旧）
28・1・5	東武鉄道が浅草ー中央前橋間に夜行列車運転（週末のみ昭35・3・31まで）
昭31・8・25	中央前橋ー上泉間自動閉塞化
12・22	東武鉄道が浅草ー中央前橋間に有料急行を運転（昭38・2・22まで）
32・12・6	新大間々（現赤城）ー西桐生間自動閉塞化
43・12・10	上泉ー大胡間自動閉塞化
61・11・1	貨物営業廃止
63・8・5	全線特殊電子閉塞式に変更
平6・7・25	列車無線使用開始
11・6・1	ワンマン運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内棒線	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
[illegible]	中央前橋	ちゅうおうまえばし	ー	客	[illegible]	昭3.11.10	1,677	(貨)昭61.10.31
	城東	じょうとう	0.8	客		昭3.11.10	135	(改)一毛町(平6.4.10)
•	三俣	みつまた	1.6	客		昭3.11.10	141	(昇)留→車(昭31.8.25)、(移)0.3km中央前橋寄(昭31.8.25)、(貨)昭61.10.31
	片貝	かたかい	2.2	客		昭3.11.10	357	
•	上泉	かみいずみ	3.2	客		昭3.11.10	96	(移)0.2km桐生寄(昭30.9.8)、(無)昭58.7.1
	赤坂	あかさか	4.3	客		昭8.12.18	250	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	心臓血管センター	しんぞうけっかんせんたー	5.1	客		昭43.12.10	67	(昇)信→車(平6.4.10)、(改)循環器病センター(平13.6.1)
	江木	えぎ	6.2	客	○	昭 3.11.10	307	(委)昭46.5.7、(昇)委→有(平7.8.19)
⊙	大胡	おおご	8.3	客	⊡	昭 3.11.10	777	▣☆、(貨)昭61.10.31
	樋越	ひごし	9.9	客		昭 3.11.10	209	
	北原	きたはら	10.9	客		昭14. 7.11	248	
	新屋	あらや	12.0	客		昭 3.11.10	220	
⊙	粕川	かすかわ	13.3	客	○	昭 3.11.10	335	(貨)昭61.10.31
	膳	ぜん	14.3	客		昭 3.11.10	158	
⊙	新里	にいさと	15.8	客	○	昭23. 5. 1	417	(昇)留→車(昭24.4.15)、(貨)昭61.10.31
	新川	にっかわ	17.7	客		昭 3.11.10	259	
	東新川	ひがしにっかわ	18.7	客		平 5.10.10	58	
•	赤城	あかぎ	19.6	客	⊡	昭 3.11.10	625	☆、(改)大間々(昭33.11.1)、(貨)昭61.10.31
	桐生球場前	きりゅうきゅうじょうまえ	21.8	客		平18.10. 1	141	
•	天王宿	てんのうじゅく	22.8	客		昭13. 3.10	211	(昇)留→車(昭32.12.6)
	富士山下	ふじやました	23.7	客		昭 3.11.10	94	
	丸山下	まるやました	24.3	客		昭 3.11.10	48	
○	西桐生	にしきりゅう	25.4	客	○	昭 3.11.10	1,813	(貨)昭61.10.31

上信電鉄

沿革年表

明28·12·28	上野鉄道株式会社設立
30· 5·10	高崎—上州福島間開業(762mm·蒸気)
7· 7	上州福島—南蛇井間開業
9·25	南蛇井—下仁田間開業
大10· 8·25	上信電気鉄道に社名変更
12·17	[illegible]
13·10· 3	高崎—上州富岡間1067mmに改軌、1500V電気運転開始
12·15	上州富岡—下仁田間改軌·電化
昭24·11	閉塞方式を通票閉塞式に変更
39· 5·11	上信電鉄に社名変更
昭48·12·28	全線自動信号(ARC)化
59· 8· 1	手荷物営業廃止
60·12·25	自動列車停止装置(ATS)使用開始
61·10·31	小荷物営業廃止
平 4· 2· 1	列車無線使用開始
6·10· 1	貨物営業廃止
8·10· 1	ワンマン運転開始、準急廃止
10·10· 2	岩石崩落事故発生により、南蛇井—下仁田間バス代行(平11.1.29まで)
13· 2· 1	列車集中制御(CTC)使用開始
17· 7· 3	JR改札口分離、連絡運輸廃止

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	高崎	たかさき	—	客	⊡	明30.5.10	3,976	[illegible]
	南高崎	みなみたかさき	0.9	客		昭10. 9. 9	116	(改)下和田(昭28.1.15)、(委)昭57.12.28 (無)昭63.5.1、(貨)(無)平6.10.1
(⊙)	佐野(信)	[illegible]	1.7	信		昭48.12.28	—	
	根小屋	ねごや	3.7	客		大15. 6. 1	361	(無)昭39.2.16
	[illegible]	[illegible]	5.0	客		平14. 3.17	464	

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	山名	やまな	6.1	客	委	明30. 5. 5	283	☆、(貨)昭40.1.1
	西山名	にしやまな	7.0	客		昭 5. 6.15	339	(改)水泳場前(昭13.12.27)(改)入野(昭61.12.27)(貨)昭34.4.1(委)昭39.3.29(無)昭63.5.1
⊙	馬庭	まにわ	9.4	客	委	明30. 5. 5	789	(昇)留→車(昭28.1.15)(貨)昭54.4.1(委)平14.12.15
⊙	吉井	よしい	11.7	客	⊡	明30. 5. 5	664	(貨)昭53.9.10
	西吉井	にしよしい	13.4	客		昭46.12.15	262	(無)平17.3.16
⊙	新屋(信)	にいやしんごうしょ	14.4	信		昭56.11.25	—	
	上州新屋	じょうしゅうにいや	14.6	客		大 4. 7.31	234	(改)新屋(大10.12.17)(委)昭39.5.25(無)平16.10.16
⊙	上州福島	じょうしゅうふくしま	16.6	客	委	明30. 5. 5	565	☆、(改)福島(大10.12.17)(貨)昭41.9.22(委)平15.11.16
	東富岡	ひがしとみおか	19.3	客	委	平 2. 4. 1	489	
⊙	上州富岡	じょうしゅうとみおか	20.2	客	⊡	明30. 7. 2	855	(改)富岡(大10.12.17)(貨)昭50.4.1
	西富岡	にしとみおか	21.0	客	委	昭12.10.15	347	(改)病院前(昭28.1.15)(休)昭26.9.1(復)昭28.1.15(委)昭43.4.10
	上州七日市	じょうしゅうなのかいち	21.8	客	委	明45. 4.25	590	(改)七日市(大10.12.17)(委)昭40.2.16
⊙	上州一ノ宮	じょうしゅういちのみや	23.1	客	委	明30. 7. 2	353	(改)一ノ宮(大10.12.17)(貨)昭44.4.1(委)平14.8.26
	神農原	かのはら	25.4	客		明30. 7. 2	206	(委)昭39.11.1(無)平10.12.16
⊙	南蛇井	なんじゃい	28.2	客	委	明30. 7. 2	200	☆、(貨)昭44.4.1(委)平14.12.15
	千平	せんだいら	29.9	客		明44. 8.18	34	
⊙	赤津(信)	あかつしんごうしょ	31.0	信		昭56.11.25	—	
○	下仁田	しもにた	33.7	客	⊡	明30. 9. 8	667	(貨)平6.10.1

埼玉新都市交通

沿革年表

昭55· 4· 1	埼玉新都市交通株式会社設立
56· 4· 3	大宮—伊奈間免許
58·12·22	大宮—羽貫間開業
平 2· 8· 2	羽貫—内宿間開業
4· 9· 4	全列車6輌編成化
19· 3·18	ICカードシステムSuica導入

駅一覧

※乗車客数は平成22年度 1日平均(降車客数は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
○	大宮	おおみや	—	客	⊡	昭58.12.22	20,210	
	鉄道博物館	てつどうはくぶつかん	1.5	客	⊡	昭58.12.22	3,779	(改)大成(平19.10.14)
	加茂宮	かものみや	3.2	客	○	昭58.12.22	2,502	
	東宮原	ひがしみやはら	4.0	客	○	昭58.12.22	1,960	
	今羽	こんば	4.8	客	○	昭58.12.22	2,120	
	吉野原	よしのはら	5.6	客	○	昭58.12.22	1,729	
	原市	はらいち	6.4	客	○	昭58.12.22	1096	
	沼南	しょうなん	7.2	客	○	昭58.12.22	1,940	
⊙	丸山	まるやま	8.2	客	○	昭58.12.22	1,357	[illegible]
(⊙)	志久	しく	9.4	客	○	昭58.12.22	1,596	
(⊙)	伊奈中央	いなちゅうおう	10.5	客	○	昭58.12.22	808	
•	羽貫	はぬき	11.6	客	○	昭58.12.22	1,950	

北武鉄道 ……（1067mm·蒸気）

山万

沿革年表

昭26· 2·20	繊維卸売業として山万株式会社設立	昭50 12·28	ユーカリが丘－公園間免許
39· 9	本社を大阪から東京に移転	57 11· 2	ユーカリが丘－女子大－中学校間開業
40· 3	宅地開発事業へ進出	58· 9·22	中学校－井野－公園間開業、環状運転開始
46· 5	ユーカリが丘ニュータウン開発着手		

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

接続	駅名		営業キロ km	旅客貨物	駅員配置	開業年月日	乗降人員	備考
	ユーカリが丘	ゆーかりがおか	—	客	[•]	昭57.11. 2	1,416	
	地区センター	ちくせんたー	0.6	客		平 4.12. 3	251	
○	公園	こうえん	1.1	客	•	昭57.11. 2	232	
○	女子大	じょしだい	2.0	客		昭57.11. 2	266	[■]
	中学校	ちゅうがっこう	2.8	客		昭57.11. 2	992	
	井野	いの	3.6	客		昭58. 9.22	286	

秩父鉄道

沿革年表

明32 11· 8	上武鉄道株式会社設立	昭34· 5· 8	寄居－長瀞間単線自動閉塞式に変更
34·10· 7	熊谷－寄居間開業（1067mm·蒸気）	11·30	石原－寄居間単線自動閉塞式に変更
36· 4· 2	寄居－波久礼間開業	37· 7· 6	秩父セメント専用鉄道武川－熊谷工場（現三ケ尻）間開業
44· 9·14	波久礼－宝登山（現長瀞）－秩父（後の荒川）間開業	39·12·28	秩父セメント専用鉄道熊谷工場－篭谷間開業
大 3·10·27	宝登山－大宮（現秩父）間開業、宝登山－国神（初代、後の荒川）間旅客廃止	32· 5·28	熊谷－石原間単線自動閉塞式に変更
5· 2·25	秩父鉄道に社名変更	46·12·24	大野原－影森間単線自動閉塞式に変更
6· 9·27	秩父－影森間開業	47·12·26	羽生－熊谷間単線自動閉塞式に変更
7· 9·16	影森－武甲間開業（貨物専業）	54·10· 1	三ケ尻線武川－熊谷貨物ターミナル間開業、羽生－武川間貨物営業廃止
11· 1·20	熊谷－宝登山間1200V電化		
1·21	秩父－影森間1200V電化	59· 2· 1	武甲線（影森－武甲間）廃止
5·20	宝登山－秩父·影森－武甲間1200V電化	63· 3· 5	C58363索引「パレオエクスプレス」運転開始
9·18	北武鉄道を合併		
15· 6·19	国神（現上長瀞）－荒川間廃止	平 1· 4· 1	御花畑－西武秩父間連絡線設置により西武車乗入開始
昭 5· 3·15	影森－三峰口間開業		
9· 7·20	蒸気動力廃止認可	4· 4· 1	ATS使用開始、東武鉄道乗入廃止
27· 2· 1	1500V昇圧	7· 4· 1	全線CTC化
30·12·17	黒谷－大野原間単線自動閉塞式に変更	11·12· 1	ワンマン運転開始
33·11· 8	長瀞－黒谷間単線自動閉塞式に変更		

駅一覧

接続	駅名		営業キロ km	旅客貨物	駅員配置	開業年月日	乗降人員	備考
•	羽生	はにゅう		客	•	大10. 4. 1	3,711	
	西羽生	にしはにゅう	1.2	客	委	昭56. 9. 1	342	(委)平12.4.1
•	新郷	しんごう	2.6	客	委	大10. 4. 1	343	□、(委)昭50.3
⊙	武州荒木	ぶしゅうあらき	4.8	客	委	大10. 4. 1	402	(委)昭50.3
	東行田	ひがしぎょうだ	7.3	客	委	昭 7.11.20	2,455	(委)平12.7.1
•	行田市	ぎょうだし	8.3	客	委	大10. 4. 1	1,780	☼、(改)行田(昭41.6.1)、(貨)昭59.2.1、(委)平18.4.1
⊙	持田	もちだ	10.1	客	委	大13.11.15	1,057	(委)昭50.3
•	熊谷	くまがや	14.9	客	[•]	明34.10. 7	10,285	
	上熊谷	かみくまがや	15.8	客	委	昭 8. 4. 1	960	(改)鎌倉町（昭8.7.1）(委)平11.12.1
⊙	石原	いしわら	17.0	客	委	明34.10. 7	1,021	(貨)昭54.9、(委)平16.2.1
	ひろせ野鳥の森	ひろせやちょうのもり	18.5	客	委	平15. 3.27	1,028	
	広瀬川原	ひろせがわら	19.0	信	[•]	大11. 5.13	—	[■]、(廃)昭20.5.28、(復)昭20.10.13、(移)昭43.11.12、(貨)昭54.10.1
⊙	大麻生	おおあそう	20.3	客	委	明34.10. 7	336	☼、(委)平11.12.1
•	明戸	あけと	22.9	客	委	昭60. 3.14	301	(委)平11.12.1
⊙	武川	たけかわ	24.8	客	[•]	明34.10. 7	955	(改)田中（明36.6.24）(委)平11.12
⊙	永田	ながた	27.1	客	委	大 2. 6. 1	614	(委)平12.8.15
⊙	小前田	おまえだ	30.5	客	委	明34.10. 7	1,081	☼、(委)平12.7.15
⊙	桜沢	さくらざわ	31.9	客	委	平 1. 4. 1	810	(委)平17.11.1
⊙	寄居	よりい	33.8	客	[•]	明34.10. 7	2,121	(貨)昭59.2.1
⊙	波久礼	はぐれ	37.7	客	委	明36. 4. 1	248	(委)平12.5.1
⊙	樋口	ひぐち	42.1	客	委	明44. 9.14	239	(委)平11.12
⊙	野上	のがみ	44.7	客	委	明44. 9.14	754	☼、(改)本野上（昭4.12.16）、(委)平12.6.15
⊙	長瀞	ながとろ	46.5	客	[•]	明44. 9.14	1,018	(改)宝登山（大12.7.7）
⊙	上長瀞	かみながとろ	47.6	客	委	大 4.12.29	259	(改)国神（昭3.5.15）、(委)平12.4.15
⊙	親鼻	おやはな	49.2	客	委	大 3.10.27	443	(委)平11.12.1
⊙	皆野	みなの	50.8	客	委	大 3.10.27	1,310	(貨)昭59.1、(委)平22.2.1
⊙	和銅黒谷	わどうくろや	53.4	客	委	大 3.10.27	352t	(委)平11.12.1、(改)黒谷（平20.4.1）
○	武州原谷	ぶしゅうはらや	55.5	貨	[•]	大 3.10.27	4,048	
⊙	大野原	おおのはら	56.6	客	委	大 3.10.27	1,119	(委)平16.2.1
⊙	秩父	ちちぶ	59.0	客	[•]	大 3.10.27	1,108	☼、(貨)平8.4.1
⊙	御花畑	おはなばたけ	59.7	客	[•]	大 6. 9.27	2,580	
⊙	影森	かげもり	62.4	(般)	[•]	大 6. 9.27	468t	
							1,348	
	浦山口	うらやまぐち	63.8	客	委	昭 5. 3.15	200	(委)昭60.10
⊙	武州中川	ぶしゅうなかがわ	66.2	客	委	昭 5. 3.15	309	☼、(貨)昭59.2.1、(委)平7.4.1
⊙	武州日野	ぶしゅうひの	67.7	客	委	昭 5. 3.15	245	(委)平7.4.1

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	白久	しろく	70.4	客	委	昭 5. 3.15	163	(委)昭50.3
◉	三峰口	みつみねぐち	71.7	客	⊡	昭 5. 3.15	460	

三ケ尻線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	熊谷貨物ターミナル	くまがやかもつたーみなる	—	貨	●	昭54.10. 1		
◉	三ケ尻	みかじり	3.9	貨	●	昭54.10. 1	566t	
◉	(武川)		7.6					

関東鉄道

常総鉄道→常総筑波鉄道→関東鉄道常総線

年月日	事項
明45. 6. 9	常総鉄道株式会社設立
大 2.11. 1	取手—下館間開業(1067mm·蒸気)
昭 2. 2.26	鬼怒川砂利合資会社を合併
7. 1	旧鬼怒川砂利専用鉄道太田郷—三所間を地方鉄道に変更
3. 9. 7	内燃動力併用開始
20. 3.20	筑波鉄道と合併し、常総筑波鉄道に社名変更
32. 7. 1	三所線旅客営業廃止
8. 1	三所線関本—三所間廃止
40. 6. 1	鹿島参宮鉄道が常総筑波鉄道を合併し、関東鉄道に社名変更
43.10. 1	水海道—下妻間単線自動閉塞式に変更
12. 1	下妻—下館間単線自動閉塞式に変更
47.11.25	取手—水海道間単線自動閉塞式に変更
49. 7. 1	貨物営業廃止
52. 4. 7	取手—寺原間複線化
53. 1.20	水海道—下妻間CTC化
54.12. 1	下妻—下館間CTC化
56. 4. 1	手小荷物営業廃止
57.12. 8	寺原—南守谷間複線化
昭58. 5.31	南守谷—新守谷間複線化
59.11.15	新守谷—水海道間複線化
平 5. 4.15	列車無線使用開始
9. 5.10	ワンマン運行開始(水海道—下館間)
16. 3.13	取手—水海道間でワンマン運転開始(平日朝夕を除く)
17. 8.24	つくばエクスプレス開業と同時に快速運転開始
20. 3.15	全列車ワンマン運転となる
21. 3.14	ICカードシステムPASMO導入

竜崎鉄道→鹿島参宮鉄道→関東鉄道竜ケ崎線

年月日	事項
明32. 4. 5	竜崎鉄道株式会社設立
33. 8.14	竜ケ崎—佐貫間開業(762mm·蒸気)
大 4. 7	1067mm改軌
昭 2. 9.13	内燃動力併用認可
17. 7. 1	鹿島参宮鉄道に合併され、同社竜ケ崎線となる
43.10.31	蒸気動力廃止
46. 4. 1	貨物営業廃止
8. 1	ワンマン運行開始
56. 4. 1	手小荷物営業廃止

駅一覧

※乗降客数は平成23年度1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	取手	とりで	—	客	⊡	大 2.11. 1	11,534	
	西取手	にしとりで	1.6	客	○	昭54.12. 1	2,088	日中無人化(平22.2.16)
	寺原	てらはら	2.1	客	○	大 2.11. 1	1,925	(貨)昭41.4.1、日中無人化(平22.9.1)
	新取手	しんとりで	3.4	客	○	昭43. 4. 1	2,344	日中無人化(平22.9.1)
	ゆめみ野	ゆめみの	4.2		○	平23. 3.12	730	日中無人化(平22.3.12)
	稲戸井	いなとい	5.4	客	○	大 2.11. 1	1,762	(貨)昭41.4.1、日中無人化(平22.2.16)
	戸頭	とがしら	6.3	客	●	昭50. 3.26	4,507	
	南守谷	みなみもりや	7.4	客		昭35.11.15	2,208	日中無人化(平22.2.16)

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
●	守谷	もりや	9.6	客	●	大 2.11. 1	11,552	(貨)昭47.10.21
	新守谷	しんもりや	11.4	客		昭57. 3.27	2,160	日中無人化(平22.9.1)
	小絹	こきぬ	13.0	客		大 2.11. 1	1,815	(貨)昭41.4.1、日中無人化(平22.2.16)
	南水海道(信)	みなみみつかいどう	15.7	信		平 4. 3. 6	—	(信)
●	水海道	みつかいどう	17.5	客	⊡	大 2.11. 1	2,637	(貨)昭49.4.1
	北水海道	きたみつかいどう	19.3	客		昭47. 3.15	376	
◉	中妻	なかつま	20.9	客	委	大 9. 2. 1	270	(貨)昭41.4.1、(委)昭44.1.23
◉	三妻	みつま	23.9	客	委	大 2.11. 1	271	(貨)昭41.4.1、(委)昭47.2.28
	南石下	みなみいしげ	27.2	客		昭 6.11.15	193	
●	石下	いしげ	28.8	客	委	大 2.11. 1	819	(貨)昭47.10.21、日中無人化(平22.9.1)
	玉村	たまむら	31.0	客		昭 6.11.15	87	(無)昭57.7.16
●	宗道	そうどう	33.0	客	委	大 2.11. 1	227	(貨)昭41.4.1、(委)昭53.4.13
●	下妻	しもつま	36.1	客	●	大 2.11. 1	1,414	(貨)昭41.4.1
●	大宝	だいほう	38.7	客		大 2.11. 1	74	(委)昭42.9.16、(無)昭60.1.16、(昇)留→車(平20.3.6)
●	騰波ノ江	とばのえ	41.0	客		大15. 8.15	67	(貨)昭41.4.1、(委)昭44.1.23、(無)平11.4.1
●	黒子	くろご	43.6	客		大 2.11. 1	163	(貨)昭47.10.21、(委)昭56.10.16、(無)平11.4.1
●	太田郷	おおたごう	47.3	客	委	大 2.11. 1	342	(貨)昭41.4.1、(委)昭60.1.16
●	下館	しもだて	51.1	客	●	大 2.11. 1	1,014	

竜ケ崎線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	佐貫	さぬき	—	客	委	明33. 8.14	2,313	(委)平1.9.16
	入地	いれじ	2.2	客		明33. 8.14	65	
○	竜ケ崎	りゅうがさき	4.5	客	⊡	明33. 8.14	2,260	(国)、(貨)昭46.4.1

真岡鐵道

沿革年表

年月日	事項
明45. 4. 1	真岡軽便線下館—真岡間開業
大 2. 7.11	真岡—七井間開業
9.12.15	七井—茂木間開業
11. 9. 2	真岡線に改称
昭57.11. 1	貨物営業廃止
59. 2. 1	荷物営業廃止
昭59. 6.22	第2次特定地方交通線として承認
61.12	第三セクター鉄道への転換を決定
62. 4. 1	JR東日本真岡線となる
10.12	真岡鐵道株式会社設立
63. 4.11	下館—真岡間開業。電子閉塞式に変更
平 6. 3.27	蒸気機関車牽引列車運転開始

駅一覧

Ⓙ=JR東日本 ※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度の全線輸送人員は平成12年度比87.0%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	下館	しもだて	—	客	Ⓙ	昭45. 4. 1	1,297	
	下館二高前	しもだてにこうまえ	2.2	客		昭63. 4.11	176	
	折本	おりもと	4.6	客		昭45. 4. 1	204	(貨)昭38.1.10
	ひぐち	ひぐち	6.6	客		平 4. 3.14	161	
◉	久下田	くげた	8.5	客		昭45. 4. 1	679	(貨)昭55.2.20、(昇)留→車(平2.3)、(無)平24.4.1
	寺内	てらうち	12.6	客		昭45. 4. 1	220	(貨)昭38.1.10、(無)昭45.3
◉	真岡	もおか	16.4	客	⊡	昭45. 4. 1	2,296	(国)、(貨)昭57.11.1

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	北真岡	きたもおか	18.0	客		昭30. 4. 1	343	
	西田井	にしだい	21.2	客		大 2. 7.11	140	(貨)昭38.1.10、(昇)留→車(平6.3.27)
	北山	きたやま	22.9	客		平 1. 3.11	114	
	益子	ましこ	25.1	客	○	大 2. 7.11	663	(貨)昭57.11.1
	七井	なない	28.4	客		大 2. 7.11	517	(貨)昭50.4.21、(昇)留→車(昭63.4.11)
	多田羅	たたら	31.2	客		昭30. 4. 1	252	
	市塙	いちはな	34.3	客		大 9.12.15	414	(貨)昭50.4.21、(昇)留→車(平6.3.27)
	笹原田	ささはらだ	38.1	客		平 4. 3.14	17	
	天矢場	てんやば	39.2	客		平 4. 3.14	35	
	茂木	もてぎ	41.9	客	⊡	大 9.12.15	1,105	(貨)昭53.10.1

ひたちなか海浜鉄道

沿革年表

年月日	事項
明40・11・18	湊鉄道株式会社設立
大 2・12・25	勝田―那珂湊間開業(1067mm・蒸気)
11・12・22	那珂湊―磯崎間免許
13・ 9・ 3	那珂湊―磯崎間開業
昭 3・ 7・17	磯崎―阿字ヶ浦間開業
4・ 8	常磐線水戸乗入れ開始
11・ 7・16	内燃動力併用認可
19・ 8・ 1	水浜電車が湊鉄道、茨城鉄道を合併、茨城交通設立
38・ 6・20	水戸乗入れ廃止
41・ 6・ 1	水浜線全線廃止
46・ 2・11	茨城線全線廃止
昭59・ 2・ 1	貨物営業廃止
6・ 1	手小荷物営業廃止
60・12・20	自動閉塞式に変更
61・ 1・20	自動列車停止装置(ATS)設置
平 4・ 4・ 1	ワンマン運転開始
20・ 4・ 1	茨城交通から新設分割により、ひたちなか海浜鉄道発足、開業
22・ 4・ 6	全列車ワンマン運転となる
23・ 3・11	東日本大震災により運休
6・25	中根―那珂湊間運行再開
7・ 3	勝田―平磯間運行再開
7・23	平磯―阿字ヶ浦間運行再開

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	勝田	かつた	—	客		大 2.12.25	834	
	日工前	にっこうまえ	0.6	客		昭36.11.28	9	(昇)臨→留(平10.12.8)
⊙	金上	かねあげ	1.8	客		昭 3. 7.17	90	(貨)昭56.2.16、(昇)留→車(平22.9.1)、(無)
	中根	なかね	4.8	客		昭 6. 7.16	22	(貨)、(無)
⊙	那珂湊	なかみなと	8.2	客	⊡	大 2.12.25	492	日圓、(貨)昭59.2.1
	殿山	とのやま	9.6	客		昭 3. 7.17	113	
	平磯	ひらいそ	10.8	客		大13. 9. 3	144	(貨)、(無)
	磯崎	いそざき	13.3	客		大13. 9. 3	83	(貨)、(無)
○	阿字ヶ浦	あじがうら	14.3	客		昭 3. 7. 7	53	(無)平8.4.1

鹿島臨海鉄道

沿革年表

年月日	事項
昭44・ 4・ 1	鹿島臨海鉄道株式会社設立
45・11・12	北鹿島(現鹿島サッカースタジアム)―奥野谷浜間開業
53・ 7・25	北鹿島―鹿島港南間旅客営業開始
58・12・ 1	北鹿島―鹿島港南間旅客営業廃止
59・ 2・ 1	コンテナ貨物営業開始
3・22	茨城県議会で鹿島臨海鉄道により鹿島新線を開業することを決定
9・11	水戸―北鹿島間免許
60・ 3・14	水戸―北鹿島間開業
平 1・ 7・26	北鹿島―神栖間特殊自動閉塞式に変更
11・ 1	水戸―北鹿島間貨物運転開始
平 4・ 3・28	大洗鹿島線列車無線使用開始
7・23	〈マリンライナーはまなす〉運転開始
8・ 3・16	水戸―北鹿島間貨物運休
13・ 4・ 1	大洗鹿島線ワンマン運転開始
23・ 3・11	東日本大震災により運休
4・ 2	水戸―大洗間運行再開
4・ 7	大洋―鹿島サッカースタジアム間運行再開
4・ 8	大洗―新鉾田間運行再開
4・16	JR鹿島線乗入運転再開
6・ 7	鹿島臨港線が全線運行再開
7・12	新鉾田―大洋間運転再開

駅一覧

※乗降客数は平成13年度1日平均、他に鹿島神宮1506人(平成21年度全線輸送人員は平成13年度比84.6%)

J=JR東日本

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
大洗鹿島線								
○	水戸	みと	—	客	J	昭60. 3.14	5,600	
⊙	東水戸	ひがしみと	3.8	客		昭60. 3.14	222	
⊙	常澄	つねずみ	8.3	客		昭60. 3.14	1,112	
⊙	大洗	おおあらい	11.6	客	⊡	昭60. 3.14	2,690	日圓
	涸沼	ひぬま	18.0	客		昭60. 3.14	362	
⊙	鹿島旭	かしまあさひ	22.8	客		昭60. 3.14	432	
	徳宿	とくしゅく	26.7	客		昭60. 3.14	102	
⊙	新鉾田	しんほこた	31.0	客	⊡	昭60. 3.14	1,900	
	北浦湖畔	きたうらこはん	34.9	客		昭60. 3.14	58	
⊙	大洋	たいよう	39.0	客		昭60. 3.14	460	
	鹿島灘	かしまなだ	43.1	客		昭60. 3.14	310	
⊙	鹿島大野	かしまおおの	46.1	客		昭60. 3.14	376	
	長者ヶ浜潮騒はまなす公園前	ちょうじゃがはましおさいはまなすこうえんまえ	48.4	客		平 2.11.18	114	
	荒野台	こうやだい	50.1	客		昭60. 3.14	218	
⊙	鹿島サッカースタジアム	かしまさっかーすあじあむ	53.0	(般)	○	昭45.11.12	138	(改)北鹿島(平6.3.12)、(昇)貨→般(平6.3.12)、旅
鹿島臨港線								
	(鹿島サッカースタジアム)		—					
⊙	神栖	かみす	10.1	貨	⊡	昭45.11.12	-	圓
	知手	しって	16.4	貨		昭45.11.12	—	(貨)平22
○	奥野谷浜	おくのやはま	19.2	貨		昭45.11.12	—	

銚子電気鉄道

沿革年表

年月日	事項	年月日	事項
大11·10·10	銚子鉄道株式会社設立	昭23· 8·20	銚子電気鉄道に社名変更
12· 7· 5	銚子—外川間開業(1067mm·内燃)	35·11· 1	千葉交通の系列となる
14· 7· 1	600V電気運転開始	59· 2· 1	貨物営業廃止
昭20· 7·20	空襲により変電所·車庫焼失、全線運休	平 2· 1·17	内野屋工務店の系列となる
21· 4· 4	電車運転を再開	7· 4· 1	ワンマン運転開始

駅一覧

J=JR東日本　※乗車客数は平成21年度 1日平均(降車客は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
	銚子	ちょうし	—	客	J	大12. 7. 5	795	
⦿	仲ノ町	なかのちょう	0.5	客	⊡	大12. 7. 5	45	日国、(貨)昭59.2.1
	観音	かんのん	1.1	客	○	大12. 7. 5	127	
	本銚子	もとちょうし	1.8	客		大12. 7. 5	181	(無)平20.1.1
•	笠上黒生	かさがみくろはえ	2.7	客	⊡	大14. 7. 1	151	☆、(貨)昭59.2.1
	西海鹿島	にしあしかじま	3.2	客		昭45. 3. 1	45	
	海鹿島	あしかじま	3.6	客		大12. 7. 5	161	(無)平20.1.1
	君ヶ浜	きみがはま	4.7	客		昭 6. 6.21	18	
	犬吠	いぬぼう	5.5	客	○	昭10. 9. 1	197	(改)灯台前(昭16.11.15)
	外川	とかわ	6.4	客	⊡	大12. 7. 5	232	(貨)昭59.2.1

小湊鉄道

沿革年表

年月日	事項	年月日	事項
大 6· 5·19	小湊鉄道株式会社設立	昭48·12· 8	五井—上総牛久間自動閉塞化
14· 3· 7	五井—里見間開業(1067mm·蒸気)	59·10·16	手荷物営業廃止
15· 9· 1	里見—月崎間開業	11· 8	養老渓谷—上総中野間小荷物営業廃止
昭 3· 5·16	月崎—上総中野間開業、内燃動力併用開始	61· 3· 3	小荷物営業廃止
37· 3·21	蒸気機関車全廃	平 7· 2· 1	五井—上総牛久間ATS設置
44·10· 1	貨物営業廃止	10· 9·16	上総牛久—上総中野間をスタフ閉塞式に変更
47·10	郵便物輸送廃止		

駅一覧

J=JR東日本　※乗車客数は平成22年度 1日平均(降車客数は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
	五井	ごい	—	客	J	大14. 3. 7	1,520	[illegible]
⦿	上総村上	かずさむらかみ	2.5	客	委	昭 2. 2.25	108	
⦿	海士有木	あまありき	5.4	客	委	大14. 3. 7	215	(貨)昭44.10.1
	上総三叉	かずさみつまた	7.2	客		昭 7.11.20	143	(無)昭31
⦿	上総山田	かずさやまだ	8.6	客		大14. 3. 7	148	(改)養老川(昭29.12.1)、(貨)昭44.10.1
⦿	光風台	こうふうだい	10.6	客	•	昭51.11.23	448	
•	馬立	うまたて	12.4	客	委	大14. 3. 7	253	(貨)昭44.10.1
•	上総牛久	かずさうしく	16.4	客	•	大14. 3. 7	687	(貨)昭44.10.1
	上総川間	かずさかわま	18.5	客		昭28. 4. 1	32	
	上総鶴舞	かずさつるまい	20.0	客		大14. 3. 7	15	(改)鶴舞町(昭33.1.1)、(貨)昭44.10.1
	上総久保	かずさくぼ	22.0	客		昭 8. 4.10	7	
	高滝	たかたき	23.8	客		大14. 3. 7	36	(荷)、(無)、(貨)昭42.4.1
	里見	さとみ	25.7	客		大14. 3. 7	16	(貨)昭44.10.1、(無)(委)平10.9(無)平14.3.24
	飯給	いたぶ	27.5	客		大15. 9. 1	6	(無)昭31.1.5、(荷)昭42.4.1
	月崎	つきざき	29.8	客		大15. 9. 1	5	(荷)、(無)、(貨)昭42.4.1
	上総大久保	かずさおおくぼ	32.3	客		昭 3. 5.16	29	(無)昭31.1.15、(荷)昭42.4.1
	養老渓谷	ようろうけいこく	34.9	客	○	昭 3. 5.16	111	(改)朝生原(昭29.12.1)、(貨)昭42.4.1
	上総中野	かずさなかの	39.1	客		昭 3. 5.16	23	(貨)昭42.4.1、(無)昭63.4.1

いすみ鉄道

沿革年表

年月日	事項	年月日	事項
大 1·12·15	千葉県営鉄道大原—大多喜間開業(609mm·人力)	昭 9· 8·26	総元—上総中野間開業
10· 3·31	千葉県営鉄道の軌道を長島金夫他1へ譲渡	49·10· 1	貨物営業廃止
11· 2·20	長島金夫他1名経営の軌道、夷隅鉄道へ譲渡許可	56· 9·18	第一次特定地方交通線として承認
13	内燃動力に変更	59· 2· 1	荷物営業廃止
昭 2· 7·27	夷隅軌道大原—大多喜間軌道廃止許可	61·11	第11回協議会において第三セクター鉄道への転換決定
9· 1	国が夷隅鉄道を買収	62· 4· 1	JR東日本木原線となる
5· 4· 1	大原線大原—大多喜間開業(1067mm)	7· 7	いすみ鉄道株式会社設立
8· 8·25	大多喜—総元間開業	63· 3·24	大原—上総中野間開業。電子閉塞式に変更
		平 8·12·19	列車無線取付
		23· 4·29	土休日等に観光急行列車運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	大原	おおはら	—	客	○	昭 5. 4. 1	309	
	西大原	にしおおはら	1.7	客		昭35. 6.20	20	
⦿	上総東	かずさあずま	5.2	客		昭 5. 4. 1	43	(貨)昭29.9.16、(停)留→駅(昭和63.3.24)
	新田野	にったの	7.4	客		昭35. 6.20	14	
⦿	国吉	くによし	8.8	客		昭 5. 4. 1	131	(貨)昭49.10.1、(無)昭63.3.24
	上総中川	かずさなかがわ	11.9	客		昭 5. 4. 1	16	日国、(貨)昭29.9.16、(無)昭29.9
	城見ヶ丘	しろみがおか	14.7	客		平20. 8. 9	30	
⦿	大多喜	おおたき	15.8	客	⊡	昭 5. 4. 1	380	(貨)昭49.10.1
	小谷松	こやまつ	18.2	客		昭35. 6.20	6	
	東総元	ひがしふさもと	19.6	客		昭12. 2. 1	7	
	久我原	くがはら	20.8	客		昭35. 6.20	7	
	総元	ふさもと	22.2	客		昭 8. 8.25	21	(貨)昭44.9.16、(無)昭49.5.10
	西畑	にしはた	25.1	客		昭12. 2. 1	15	[illegible]
	上総中野	かずさなかの	26.8	客		昭 5. 4. 1	[illegible]	[illegible]

京葉臨海鉄道

沿革年表

昭37·11·20	京葉臨海鉄道株式会社設立
38· 9·16	蘇我−浜五井·市原分岐−京葉市原間開業(1067mm·内燃)
40· 6· 1	浜五井−椎津間開業
43·10· 1	椎津−袖ヶ浦(現北袖)間開業
48· 3·28	袖ヶ浦分岐(現北袖分岐)−京葉久保田間開業、蘇我−前川間タブレット閉塞式·前川−京葉久保田間スタフ閉塞式導入
50· 5·10	千葉貨物ターミナル−食品南·食品北間開業
昭55·10	国鉄西船橋·蘇我のフロント業務受託
57· 4	国鉄小名木川·越中島のフロント·入換業務受託
59· 2	コンテナ営業開始
平 1· 3	CTC導入
6· 1·20	千葉貨物ターミナル−食品南·食品北間廃止
8· 3	JR貨物千葉貨物ターミナル業務受託廃止
10· 3	JR貨物新小岩操の入換業務受託

駅一覧

※発着量は平成12年度 1日平均(平成21年度全線輸送量は平成12年度比94.2%)

構内種別	駅名		累計距離 km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
○	蘇我	そが	−			昭38. 9.16		
•	千葉貨物	ちばかもつ	3.0	貨	⊡	昭38. 9.16	692	(改)村田(平9.3.22)、コンテナ営業開始(平5.12)
⊙	市原分岐点	いちはらぶんきてん	5.8	信		昭38. 9.16	−	
⊙	浜五井	はまごい	8.8	貨		昭38. 9.16	3,585	(移)0.7km北袖方から(昭和40.6.1)
○	玉前	たまさき	10.1	貨		昭40. 6. 1	108	コンテナ営業開始(昭59.2)
○	甲子	きのえね	11.8	貨		昭40. 6. 1	154	
⊙	前川	まえかわ	14.5	貨		昭40. 6. 1	40	
○	椎津	しいづ	17.7	貨		昭40. 6. 1	14	
○	北袖分岐点	きたそでぶんきてん	19.3	信		昭43.10. 1	−	(改)袖ヶ浦分岐(昭和49.3.1)
○	京葉久保田	けいようくぼた	21.6	貨		昭48. 3.28	251	コンテナ営業開始(平2.3)
	(市原分岐点)		−					
○	京葉市原	けいよういちはら	1.6	貨		昭38. 9.16	2	
	(北袖分岐点)		−					
○	北袖	きたそで	0.6	貨		昭43.10. 1	764	(改)袖ヶ浦(昭和49.3.1)

千葉都市モノレール

沿革年表

昭54· 3·20	千葉都市モノレール株式会社設立
56· 3· 5	1号線と2号線が特許
63· 3·28	2号線スポーツセンター−千城台間開業
平 3· 6·12	2号線千葉(仮)−スポーツセンター間開業
7· 8· 1	1号線千葉みなと−千葉間開業。同時に千葉(仮)廃止
平11· 3·24	1号線千葉−県庁前間開業
18· 4·28	産業活力再生法に基づく事業再構築計画が認定される
21· 3·14	ICカードPASMO導入

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離 km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人数(人)	備考
1号線								
	千葉みなと	ちばみなと	−	客	•	平 7. 8. 1	12,684	
	市役所前	しやくしょまえ	0.7	客		平 7. 8. 1	3,742	
	千葉	ちば	1.5	客	⊡	平 7. 8. 1	20,742	☼
	栄町	さかえちょう	2.0	客		平11. 3.24	374	
	葭川公園	よしかわこうえん	2.5	客		平11. 3.24	1,402	
	県庁前	けんちょうまえ	3.2	客		平11. 3.24	1,536	
2号線								
	千葉	ちば	−	客		平 3. 6.12		開業時は仮駅、平7.8.1移設
	千葉公園	ちばこうえん	1.1	客		平 3. 6.12	1,370	
	作草部	さくさべ	1.8	客		平 3. 6.12	3,496	
	天台	てんだい	2.5	客		平 3. 6.12	3,324	
	穴川	あなががわ	3.4	客		平 3. 6.12	2,752	
	スポーツセンター	すぽーつせんたー	4.0	客	○	昭63. 3.28	4,610	
	動物公園	どうぶつこうえん	5.2	客		昭63. 3.28	1,226	日園☼
	みつわ台	みつわだい	6.2	客		昭63. 3.28	3,250	
	都賀	つが	7.7	客	⊡	昭63. 3.28	10,654	
	桜木	さくらぎ	9.0	客		昭63. 3.28	2,896	
	小倉台	おぐらだい	10.2	客		昭63. 3.28	2,554	
	千城台北	ちしろだいきた	11.2	客		昭63. 3.28	1,684	
○	千城台	ちしろだい	12.0	客	⊡	昭63. 3.28	8,272	

京成電鉄

沿革年表

明42· 6·30	京成電気軌道株式会社設立
45· 4·27	帝釈人車軌道を買収
大 1·11· 3	押上−伊予田(現江戸川)間·曲金(現京成高砂)−柴又間開業(1372mm·600V)
2·10·21	柴又−金町(現京成金町)間開業
3· 8·30	市川−市川新田(現市川真間)間開業
4·11· 3	市川新田−中山間開業
5·12·30	中山(現京成中山)−船橋(現京成船橋)間開業
10· 7·17	船橋−千葉(旧駅)間開業
12· 9· 1	関東大震災のため全線運転休止(9·8全線復旧)
15·12· 9	津田沼−酒々井(現京成酒々井)間開業(1200V)
12·24	酒々井−成田花咲町間開業(1200V)
昭 2· 1·31	江戸川橋梁複線化
昭 2· 8·21	花輪(現船橋競輪場)−谷津遊園地間開業(600V)
3· 3· −	全線を1200Vに昇圧
4· 7	向島−白鬚間開業
5· 4·25	成田花咲町−成田(現京成成田)間開業(成田花咲町廃止)
7·24	筑波高速度電気鉄道(田井村−日暮里−上野公園免許所有)を合併
6·12·19	日暮里−青砥間開業
8·12·10	日暮里−上野公園(現京成上野)間開業
9· 6·22	京成花輪−谷津遊園地間廃止
11· 3· 1	向島−白鬚間廃止
20· 2·20	軌道から地方鉄道に変更
6·25	京成電鉄に社名変更

次頁につづく

昭26·12·17　津田沼以西を1500Vに昇圧
27· 5· 1　特急(開運)運転開始
7·10　全線1500Vに昇圧
34·10· 9　1435mm改軌始まる(11.30完了)
35·12· 4　都営浅草線直通乗入開始
42· 5·24　新千葉ー京成千葉(現千葉中央)間高架化
43· 4· 1　ATS使用開始
6·21　3社(京成·都営·京浜急行)相互直通運転開始
44·10·15　列車無線使用開始
45· 8·24　お花茶屋ー青砥間高架化
47·12·31　初の通勤冷房車·3500形営業運転開始
48·12·30　特急「スカイライナー」京成上野ー京成成田間運転開始
51· 7·14　京成上野改良工事竣工
53· 5·21　京成成田ー成田空港(現東成田)間開業
60· 8·12　青砥ー京成高砂間複々線化
平 2· 6·19　ニュースカイライナー(AE100形)営業運転開始
3· 3·19　駒井野分岐点ー成田空港間開業

平 3· 3·31　北総開発鉄道との相互直通運転を開始
10·10· 1　千葉急行電鉄線を譲り受け
12·10·14　共通乗車カードシステム「パスネット」導入
14·10·27　芝山鉄道への直通運転開始
18·11·25　海神ー船橋競馬場間高架化
19· 3·18　ICカードPASMO導入
21·10· 3　日暮里駅下り線高架化、ホームが上下線別に
11·14　駒井野(信)ー空港第2ビル間複線化
22· 7· 5　金町線京成高砂駅高架化、本線直通運転廃止
7·17　成田空港線開業。同時に新型スカイライナーAE形(2代)による160km/h運転開始

帝釈人車軌道

明32·12·17　金町ー柴又間開業(人力)
45· 4·27　京成電気軌道が合併

千葉急行電鉄

昭48· 2·21　千葉急行電鉄株式会社設立
平 4· 4· 1　千葉中央ー大森台間開業
7· 4· 1　大森台ーちはら台間開業
10·10· 1　京成電鉄に譲渡

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
京成上野	けいせいうえの	ー	客	⊡	昭 8.12.10	43,241	(改)上野公園(昭28.5.1)
日暮里	にっぽり	2.1	客	⊡	昭 6.12.19	92,006	
新三河島	しんみかわしま	3.4	客	⊡	昭 6.12.19	4,651	
町屋	まちや	4.3	客	⊡	昭 6.12.19	18,515	
千住大橋	せんじゅおおはし	5.9	客	⊡	昭 6.12.19	10,134	
京成関屋	けいせいせきや	7.3	客	⊡	昭 6.12.19	24,107	(改)関屋(昭6.11.18)
堀切菖蒲園	ほりきりしょうぶえん	8.8	客	⊡	昭 6.12.19	19,673	
お花茶屋	おはなぢゃや	9.9	客	⊡	昭 6.12.19	30,060	
青砥	あおと	11.5	客	⊡	昭 3.11. 1	44,161	(高)昭59.7.24
京成高砂	けいせいたかさご	12.7	客	⊡	大 1.11. 3	93,314	園、(改)曲金(大2.6.26)、(改)高砂(昭6.11.18)
京成小岩	けいせいこいわ	14.5	客	⊡	昭 7. 5.15	16,140	(改)小岩(昭6.11.18)
江戸川	えどがわ	15.7	客	⊡	大 1.11. 3	5,215	(改)市川(大3.8.30)←伊予田
国府台	こうのだい	16.4	客	⊡	大 3. 8.30	11,664	(改)市川(大4.4.1)、(改)市川国府台(大10.4.6)、(改)市川鴻の台(昭23.4.1)
市川真間	いちかわまま	17.3	客	⊡	大 3. 8.30	7,341	(改)市川新田(大10.4.6)
菅野	すがの	18.2	客	⊡	大 5. 3. 7	3,980	
京成八幡	けいせいやはた	19.1	客	⊡	昭10. 5. 1	30,361	(改)新八幡(昭17.11.1)
鬼越	おにごえ	20.1	客	⊡	昭10. 8. 3	4,707	(改)中山鬼越(昭18.2.1)
京成中山	けいせいなかやま	20.8	客	⊡	大 4.11. 3	3,515	(改)中山(昭6.11.18)
東中山	ひがしなかやま	21.6	客	⊡	昭10.10. 4	6,960	(改)中山競馬場前(昭28.9.1)
京成西船	けいせいにしふな	22.2	客	⊡	大 5.12.30	8,796	(改)葛飾(昭62.4.1)
海神	かいじん	23.6	客	⊡	大 8.10.25	4,508	
京成船橋	けいせいふなばし	25.1	客	⊡	大 5.12.30	91,071	(改)船橋(昭6.11.18)、(高)平18.11.25
大神宮下	だいじんぐうした	26.4	客	⊡	大10. 7.17	3,852	(高)平18.11.25
船橋競馬場	ふなばしけいばじょう	27.2	客	⊡	昭 2. 8.22	18,706	(改)花輪(昭6.11.18)、(改)船橋競馬場(昭38.12.1)、(改)京成花輪(昭25.7.5)、(改)センター競馬場前(昭62.4.1)
谷津	やつ	28.2	客	⊡	大10. 7.17	11,022	(改)谷津遊園(昭59.11.24)、(改)谷津海岸(昭23.4.1)
京成津田沼	けいせいつだぬま	29.7	客	⊡	大10. 7.17	52,619	園、(改)津田沼(昭6.11.18)
京成大久保	けいせいおおくぼ	32.1	客	⊡	大15.12. 9	31,200	(改)大久保(昭6.11.18)
実籾	みもみ	34.0	客	⊡	大15.12. 9	22,802	
八千代台	やちよだい	36.6	客	⊡	昭31. 3.20	47,256	
京成大和田	けいせいおおわだ	38.7	客	⊡	大15.12. 9	12,088	(改)大和田(昭6.11.18)
勝田台	かつただい	40.3	客	⊡	昭43. 5. 1	51,793	
志津	しづ	42.1	客	⊡	昭 3. 3.18	16,339	
ユーカリが丘	ゆーかりがおか	43.2	客	⊡	昭57.11. 1	21,392	
京成臼井	けいせいうすい	45.7	客	⊡	大15.12. 9	22,017	(改)臼井(昭6.11.18)、(移)0.6km上野方から、昭53.10
京成佐倉	けいせいさくら	51.0	客	⊡	大15.12. 9	19,191	(改)佐倉(昭6.11.18)
大佐倉	おおさくら	53.0	客	⊡	大15.12. 9	423	
京成酒々井	けいせいしすい	55.0	客	⊡	大15.12. 9	6,438	(改)酒井(昭6.11.18)
宗吾参道	そうごさんどう	57.0	客	⊡	昭 3. 4. 1	2,583	園、(改)宗吾(昭26.7.1)
公津の杜	こうづのもり	58.6	客	⊡	平 6. 4. 1	8,660	
京成成田	けいせいなりた	61.2	客	⊡	昭 5. 4.25	34,583	(改)成田(昭6.11.18)
駒井野(信)	こまいのしんごうじょう	67.2	信	⊡	平 3. 3.19	ー	
空港第2ビル	くうこうだいにびる	68.3	客	⊡	平 4.12. 3	14,885	
成田空港	なりたくうこう	69.3	客	⊡	平 3. 3.19	20,604	

東成田線

駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
(京成成田)		ー					
(駒井野(信))		6.0					
東成田	ひがしなりた	7.1	客	⊡	昭53. 5.21	2,033	(改)成田空港(平3.3.19)

押上線

駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
押上	おしあげ	ー	客	⊡	大 1.11. 3	181,171	
京成曳舟	けいせいひきふね	1.1	客	⊡	大 1.11. 3	17,913	(改)曳舟(昭6.11.18)
八広	やひろ	2.4	客	⊡	大12. 7.11	9,573	(改)荒川(平6.4.1)
四ツ木	よつぎ	3.1	客	⊡	大 1.11. 3	12,680	
京成立石	けいせいたていし	4.6	客	⊡	大 1.11. 3	35,746	(改)立石(昭6.11.18)
(青砥)		5.7					

金町線

駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
(京成高砂)							(高)平22.7.5
柴又	しばまた	1.5	客	⊡	大 1.11. 3	9,101	

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	京成金町	けいせいかなまち	2.5	客	•	大2.10.21	23,437	改金町(昭6.11.18)

千葉線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(京成津田沼)		–					
	京成幕張本郷	けいせいまくはりほんごう	2.1	客	▣	平 3. 8. 7	12,440	
○	京成幕張	けいせいまくはり	4.0	客	▣	大10. 7.17	7,546	改幕張(昭6.11.18)
	検見川	けみがわ	5.3	客	▣	大10. 7.17	3,525	
	京成稲毛	けいせいいなげ	8.1	客	▣	大10. 7.17	6,097	改稲毛(昭6.11.18)
	みどり台	みどりだい	9.9	客	▣	大12. 2.22	6,482	改黒砂(昭46.10.1)、改工学部前(昭26.7.1)、改帝大工学部前(昭23.4.1)、改浜海岸(昭17.11.10)
	西登戸	にしのぶと	10.9	客	▣	大11. 3.18	2,143	改千葉海岸(昭42.4.1)
	新千葉	しんちば	11.7	客	▣	大12. 7.24	1,420	
	京成千葉	けいせいちば	12.3	客	▣	昭42.12. 1	24,448	移昭42.5.24、改国鉄千葉駅前(昭62.4.1)
○	千葉中央	ちばちゅうおう	12.9	客	▣	大10. 7.17	15,546	改京成千葉(昭62.4.1)、改千葉(昭6.11.18)

千原線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(千葉中央)		–					
	千葉寺	ちばでら	2.5	客	▣	平 4. 4. 1	3,994	
⊙	大森台	おおもりだい	4.2	客	▣	平 4. 4. 1	2,539	
⊙	学園前	がくえんまえ	7.3	客	▣	平 7. 4. 1	4,428	
	あゆみ野	あゆみの	8.8	客	▣	平 7. 4. 1	4,121	
⊙	ちはら台	ちはらだい	10.9	客	▣	平 7. 4. 1	5,083	

成田空港線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(京成高砂)		–					
⊙	(東松戸)		7.5				*2,676	*アクセス特急の利用人員のみ
⊙	(新鎌ケ谷)		12.7				*3,602	*アクセス特急の利用人員のみ
⊙	(千葉ニュータウン中央)		23.8				*4,332	*アクセス特急の利用人員のみ
⊙	(印旛日本医大)		32.3				*941	*アクセス特急の利用人員のみ
⊙	成田湯川	なりたゆかわ	40.7	客	▣	平22. 7.17	1,054	
	(成田空港高速鉄道接続点)		43.0	–				
⊙	新根古屋(信)	しんねごやしんごうじょう	–	信		平22. 7.17		
	(本線接続点)		49.9	–				
⊙	(空港第2ビル)		50.4	客		平 4.12. 3		
⊙	(成田空港)		51.4	客		平 3. 3.19		

北総鉄道

沿革年表

昭47· 5·10	北総開発鉄道株式会社設立
54· 3· 9	北初富ー小室間開業(1435mm·直流1500V)
59· 3·19	住宅·都市整備公団小室ー千葉ニュータウン中央間開業(運営を受託)
昭63· 4· 1	住宅·都市整備公団線の第2種事業者となる。第1種区間を含めて北総·公団線と称する
平 3· 3·31	京成高砂ー新鎌ケ谷間開業、京成電鉄線と相直開始
4· 7· 8	北初富ー新鎌ヶ谷間廃止
平 7· 4· 1	千葉ニュータウン中央ー印西牧の原間開業
11·10· 1	都市基盤整備公団が住宅·都市整備公団の業務を引き継ぐ
12· 7·22	印西牧の原ー印旛日本医大前間開業
10·14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
平16· 7· 1	北総鉄道に社名変更。北総·公団線を北総線に改称。都市基盤整備公団は、鉄道事業財産を千葉ニュータウン鉄道に有償譲渡
19· 3·18	ICカードPASMO導入
22· 7·17	京成電鉄が第2種事業者となる

右上につづく

駅一覧

私=京成電鉄　※乗降客数は平成19年度 1日平均(都市交通年報より算出)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	京成高砂	けいせいたかさご	–	客	私	平 3. 3.31	*60,970	*京成電鉄発着56,317人を含む
	新柴又	しんしばまた	1.3	客	▣	平 3. 3.31	3,668	
⊙	矢切	やぎり	3.2	客	▣	平 3. 3.31	6,568	
	北国分	きたこくぶん	4.7	客	▣	平 3. 3.31	7,170	
	秋山	あきやま	6.2	客	▣	平 3. 3.31	4,805	
⊙	東松戸	ひがしまつど	7.5	客	▣	平 3. 3.31	13,754	
	松飛台	まつひだい	8.9	客	▣	平 3. 3.31	4,191	
	大町	おおまち	10.4	客	▣	平 3. 3.31	1,647	
⊙	新鎌ケ谷	しんかまがや	12.7	客	▣	平 3. 3.31	*22,442	昇信→客(昭3.3.31)　*新京成電鉄発着5,865人と東武鉄道発着5,053人を含む
○	西白井	にししろい	15.8	客	▣	昭54. 3. 9	12,757	
	白井	しろい	17.8	客	▣	昭54. 3. 9	10,278	
⊙	小室	こむろ	19.8	客	▣	昭54. 3. 9	4,517	
○	千葉ニュータウン中央	ちばにゅーたうんちゅうおう	23.8	客	▣	昭59. 3.19	28,471	
⊙	印西牧の原	いんざいまきのはら	28.5	客	▣	平 7. 4. 1	10,587	▣
○	印旛日本医大	いんばにほんいだい	32.3	客	▣	平12. 7.22	2,903	

芝山鉄道

沿革年表

昭56· 5· 1	芝山鉄道株式会社設立
63· 6·24	京成電鉄成田空港(現東成田)ー整備場前(仮称:現芝山千代田)間免許
平10· 1·22	着工
14·10·27	東成田ー芝山千代田間開業(1435mm·1500V)

駅一覧

私=京成電鉄　※乗車客数は平成21年度 1日平均(降車客数を含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
○	東成田	ひがしなりた	–	客	私	昭53. 5.21	687	改成田空港(平3.3.19)
	芝山千代田	しばやまちよだ	2.2	客	▣	平14.10.27	654	

新京成電鉄

沿革年表

昭21·10·23	新京成電鉄株式会社設立
22·12·27	新津田沼(初代)ー薬園台間開業(1067mm·1500V)
23· 8·26	薬園台ー滝不動間開業
昭24· 1· 8	滝不動ー鎌ケ谷大仏間開業
10·17	鎌ケ谷大仏ー鎌ケ谷初富(現初富)間開業
28·10·21	1372mm改軌なる
11· 1	前原ー京成津田沼間開業(旧ルート)

次頁につづく

昭30・4・21	鎌ケ谷初富－松戸間開業
34・8・18	1435mm改軌なる
36・8・23	前原－新津田沼(3代)間開業
11・25	松戸－八柱間複線化
37・8・21	八柱－五香間複線化
38・10・26	前原－高根公団間複線化
39・8・12	高根公団－鎌ケ谷大仏間複線化
40・6・29	くぬぎ山－五香間複線化
43・5・15	新津田沼－京成津田沼間開業(京成電鉄所有)、新津田沼－前原間複線化
昭50・2・7	くぬぎ山－鎌ケ谷大仏間複線化により新津田沼－松戸間複線なる
54・3・7	ATS使用開始
3・9	北総開発鉄道開業により相互直通運転開始
62・4・1	新津田沼－京成津田沼間、京成電鉄より譲り受け
平4・7・8	北総開発鉄道相互直通運転廃止
8・4・1	最高速度を時速85kmに変更
12・10・14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
19・3・18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

⊡=北総鉄道　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	松戸	まつど	－	客	●	昭30 4 21	105,265	
	上本郷	かみほんごう	1.7	客	⊡	昭30 4 21	6,574	
	松戸新田	まつどしんでん	2.4	客	○	昭30 4 21	5,996	早朝・深夜無配置化(平19.12.1)
	みのり台	みのりだい	3.0	客	○	昭30 4 21	7,663	早朝・深夜無配置化(平23.6.16)
	八柱	やばしら	3.8	客	⊡	昭30 4 21	43,898	
	常盤平	ときわだいら	5.6	客	⊡	昭30 4 21	17,817	改金ケ作(昭35.2.1)
	五香	ごこう	7.4	客	⊡	昭30 4 21	30,071	
	元山	もとやま	8.7	客	⊡	昭30 4 21	18,536	
	くぬぎ山	くぬぎやま	9.6	客	⊡	昭30 4 21	6,846	〒⊡
	北初富	きたはつとみ	11.3	客	⊡	昭30 4 21	4,827	
	新鎌ケ谷	しんかまがや	12.1	客	⊡	平 4 7 8	29,952	
	初富	はつとみ	13.3	客	⊡	昭24 10 7	5,660	改鎌ケ谷初富(昭30.4.1)
	鎌ケ谷大仏	かまがやだいぶつ	15.4	客	⊡	昭24 1 8	14,408	
	二和向台	ふたわむこうだい	16.3	客	⊡	昭24. 3.16	18,245	
	三咲	みさき	17.1	客	⊡	昭24. 1. 8	12,397	
	滝不動	たきふどう	18.5	客	○	昭23 8.26	7,045	早朝・深夜無配置化(平23.6.16)
	高根公団	たかねこうだん	19.5	客	⊡	昭36 8 1	13,932	
	高根木戸	たかねきど	20.1	客	⊡	昭23 10 8	7,825	
	北習志野	きたならしの	21.0	客	⊡	昭41 4 11	42,693	
	習志野	ならしの	21.7	客	○	昭23 10 8	12,603	早朝・深夜無配置化(平22.4.1)
	薬園台	やくえんだい	22.5	客	⊡	昭22 12 27	13,692	
	前原	まえばら	23.9	客	○	昭23 12 13	7,054	早朝・深夜無配置化(平19.12.1)
	新津田沼	しんつだぬま	25.3	客	●	昭22 12 27	70,430	
	京成津田沼	けいせいつだぬま	26.5	客	⊡	昭28.11. 1	40,883	昭28.11.1、昭36.8.23、昭43.5.15に移転

首都圏新都市鉄道

沿革年表

平3・3・15	首都圏新都市鉄道株式会社設立
平4・1・10	秋葉原－つくば間免許

右上につづく

平17・8・24	秋葉原－つくば間開業(1067mm・1500V&20,000V)
平19・3・18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

※乗車客数は平成23年度 1日平均(降車客数は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
	秋葉原	あきはばら	－	客	⊡	平17 8 24	57,590	
	新御徒町	しんおかちまち	1.6	客	⊡	平17 8 24	14,778	
	浅草	あさくさ	3.1	客	⊡	平17 8 24	8,363	
	南千住	みなみせんじゅ	5.6	客	⊡	平17 8 24	4,135	
	北千住	きたせんじゅ	7.5	客	⊡	平17 8 24	37,306	
	青井	あおい	10.6	客	⊡	平17 8 24	5,812	
	六町	ろくちょう	12.0	客	⊡	平17 8 24	10,621	
	八潮	やしお	15.6	客	⊡	平17 8 24	14,895	
	三郷中央	みさとちゅうおう	19.3	客	⊡	平17 8 24	8,708	
	南流山	みなみながれやま	22.1	客	⊡	平17 8 24	29,277	
	流山セントラルパーク	ながれやませんとらるぱーく	24.3	客	⊡	平17 8 24	2,855	
	流山おおたかの森	ながれやまおおたかのもり	26.5	客	⊡	平17 8 24	29,056	
	柏の葉キャンパス	かしわのはきゃんぱす	30.0	客	⊡	平17 8 24	12,152	
	柏たなか	かしわたなか	32.0	客	⊡	平17 8 24	2,854	
	守谷	もりや	37.7	客	⊡	平17 8 24	22,644	
	みらい平	みらいだいら	44.3	客	⊡	平17 8 24	3,387	
	みどりの		48.6	客	⊡	平17 8 24	2,690	
	万博記念公園	ばんぱくきねんこうえん	51.8	客	⊡	平17 8 24	2,063	
	研究学園	けんきゅうがくえん	55.6	客	⊡	平17 8 24	4,886	
	つくば		58.3	客	⊡	平17 8 24	15,638	

流鉄

沿革年表

大2・11・7	流山軽便鉄道設立
5・3・14	馬橋－流山間開業(762mm・蒸気)
11・11・15	流山鉄道に社名変更
13・12・25	1067mm改軌
昭8・1	ガソリン動力併用
24・12・26	1500V電化、流山電気鉄道に社名変更
42・5・30	流山電鉄に社名変更
46・1・20	総武流山電鉄に社名変更
昭52・4・1	貨物営業廃止
57・12・1	単線自動閉塞式に変更
61・2・17	最高速度を時速45kmから55kmに変更
平2・7・11	西平井変電所新設
15・－・－	ATS設置
20・8・1	流鉄に社名変更
22・1・23	終日ワンマン運転開始
23・5・15	3輌編成が消滅し全車2輌編成に

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均 [illegible]

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	馬橋	まばし	－	客	●	大 5 3 14	2,963	
	幸谷	こうや	1.7	客	⊡	昭36. 2. 3	4,458	移0.3km馬橋方から(昭57.1.10)
	小金城趾	こがねじょうし	2.8	客	●	昭28 12 24	1,546	[illegible]

[illegible]

駅名	読み	営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数	備考
[illegible]	[illegible]	3.6	客	▣	大 5 3.14	1,279	(旧)(西平井)
[illegible]	[illegible]	5.1	客	▣	昭 8. 4. 1	2,489	(旧)赤城台(昭49.10.1)(旧)赤城(昭40.6.26)
[illegible]	[illegible]	5.7	客	▣	大 5 3.14	2,679	日▣

東京臨海高速鉄道

沿革年表

年月日	事項
平 3・ 3・12	東京臨海高速鉄道株式会社設立
8・ 3・30	新木場ー東京テレポート間開業(1067mm・直流1500V)
13・ 3・31	東京テレポートー天王洲アイル間開業
平12・10・14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
14・12・ 1	天王洲アイルー大崎間開業、Suica導入
16・10・16	全列車10輌編成化

駅一覧

J＝JR東日本　※乗降客数は平成23年度1日平均

駅名	読み	営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
新木場	しんきば	ー	客	▣	平 8. 3.30	25,887	
東雲	しののめ	2.2	客	▣	平 8. 3.30	5,352	
国際展示場	こくさいてんじじょう	3.5	客	▣	平 8. 3.30	23,860	
東京テレポート	とうきょうてれぽーと	4.9	客	▣	平 8. 3.30	22,686	
品川埠頭分岐部(信)	しながわふとうぶんきぶ(しんごうじょ)	6.8	信		平13. 3.31	ー	▣(八潮)
天王洲アイル	てんのうずあいる	7.8	客	▣	平13. 3.31	15,513	
品川シーサイド	しながわしーさいど	8.9	客	▣	平14.12. 1	20,917	
大井町	おおいまち	10.5	客	▣	平14.12. 1	33,124	
大崎	おおさき	12.2	客	J	平14.12. 1	49,835	

東京モノレール

沿革年表

年月日	事項
昭34・ 8・ 7	大和観光株式会社設立
10・19	新橋ー羽田空港間懸垂式モノレール免許出願
35・ 6・10	日本高架電鉄に社名変更
36・ 1・14	懸垂式モノレール申請を取り下げ跨座式出願
12・26	新橋ー羽田空港間免許
39・ 5・28	東京モノレールに社名変更
9・17	羽田(初代)ーモノレール浜松町間開業
42・11・ 1	日立運輸・西武日立運輸と合併して日立運輸東京モノレールに社名変更
昭56・ 5・ 1	モノレール事業が独立し東京モノレール(2代)発足
60・ 7・24	羽田空港第2ビルー整備場間免許
平5・ 9・27	羽田空港(現羽田空港第1ビル)ー整備場前間開業
14・ 2・ ー	JR東日本の傘下となる
4・21	ICカードSuica導入
9・28	ワンマン運転開始
16・12・ 1	羽田空港第2ビルー羽田空港第1ビル間開業
19・ 3・18	空港快速と区間快速の運行開始

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

駅名	読み	営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
モノレール浜松町	ものれーるはままつちょう	ー	客	▣	昭39 9.17	105,126	
天王洲アイル	てんのうずあいる	4.0	客	▣	平 4 6.19	26,651	
大井競馬場前	おおいけいばじょうまえ	7.1	客	▣	昭40 5.27	8,537	
[illegible]	[illegible]	8.7	客	▣	昭44.12.15	15,948	(旧)新平和島(昭47.1)
昭和島	しょうわじま	9.9	客	▣	昭60 2. 7	4,411	▣、待避線使用開始(平19.3.18)
整備[illegible]	せいびじょう	11.8	客	▣	昭42. 3.20	2,329	(旧)羽田整備場(平5.9.27)
天空橋	てんくうばし	12.6	客	▣	平 5. 9.27	9,752	(旧)羽田(平10.11.18)
羽田空港国際線ビル	はねだくうこうこくさいせんびる	14.0	客	▣	平22.10.21	6,467	
新整備場	しんせいびじょう	16.1	客	▣	平 5. 9.27	3,156	
羽田空港第1ビル	はねだくうこうだいいちびる	16.9	客	▣	平 5. 9.27	27,005	(旧)羽田空港(平16.12.1)
羽田空港第2ビル	はねだくうこうだいにびる	17.8	客	▣	平16.12. 1	32,001	

右上につづく

東京地下鉄

沿革年表

年月日	事項
大 9・ 8・29	東京地下鉄道株式会社創立
昭 2・12・30	東京地下鉄道 初の地下鉄浅草ー上野間開業
5・ 1・ 1	東京地下鉄道上野ー萬世橋間開業
6・11・21	東京地下鉄道萬世橋ー神田間開業、萬世橋駅廃止
7・ 4・29	東京地下鉄道神田ー三越前間開業
12・24	東京地下鉄道三越前ー京橋間開業
9・ 3・ 3	東京地下鉄道京橋ー銀座間開業
6・21	東京地下鉄道銀座ー新橋間開業
13・11・18	東京高速鉄道虎ノ門ー青山六丁目(現表参道)間開業
12・20	東京高速鉄道青山六丁目ー渋谷間開業
14・ 1・15	東京高速鉄道新橋ー虎ノ門間開業
9・16	東京地下鉄道と東京高速鉄道、浅草ー渋谷間直通運転開始
16・ 7・ 4	帝都高速度交通営団設立
7・15	鉄道省より、地下鉄は営団に、路面電車(9社)・バスを東京市に、譲渡を命令
9・ 1	営団として業務開始
28・12・ 1	営団路線名称正式決定(浅草ー渋谷間を銀座線、池袋ー新宿間を丸ノ内線)
29・ 1・20	丸ノ内線池袋ー御茶ノ水間開業
31・ 3・20	丸ノ内線御茶ノ水ー淡路町間開業
5・21	乗車券自動発売機設置(新橋、銀座駅)
7・20	丸ノ内線淡路町ー東京間開業
8・14	都市交通審議会第一次答申、地下鉄と郊外電鉄線との相互直通運転、営団以外の者の地下鉄建設、高速鉄道網5路線108.6キロを答申
昭32・12・15	丸ノ内線東京ー西銀座(現銀座)間開業
33・10・15	丸ノ内線西銀座ー霞ケ関間開業
34・ 3・15	丸ノ内線霞ケ関ー新宿間開業
36・ 2・ 8	荻窪線新宿ー新中野間及び同線分岐線中野坂上ー中野富士見町間開業
3・28	日比谷線南千住ー仲御徒町間開業
11・ 1	荻窪線新中野ー南阿佐ケ谷間開業
37・ 1・23	荻窪線南阿佐ケ谷ー荻窪間開業
3・23	荻窪線分岐線中野富士見町ー方南町間開業
5・31	日比谷線北千住ー南千住間及び仲御徒町ー人形町間開業、東武伊勢崎線(北越谷まで)との相互直通運転開始
38・ 2・28	日比谷線人形町ー東銀座間開業
39・ 3・25	日比谷線霞ケ関ー恵比寿間開業
7・22	日比谷線恵比寿ー中目黒間開業
8・29	日比谷線東銀座ー霞ケ関間開業、東急東横線(日吉まで)との相互直通運転開始
12・23	東西線高田馬場ー九段下間開業
41・ 3・16	東西線中野ー高田馬場間、九段下ー竹橋間開業
4・28	東西線、中央線(荻窪まで)との直通運転開始
10・ 1	東西線竹橋ー大手町間開業、中央線(荻窪まで)との相互直通運転開始
42・ 9・14	東西線大手町ー東陽町間開業
44・ 3・29	東西線東陽町ー西船橋間開業(快速列車運転)
4・ 8	中央線三鷹ー東西線ー総武線津田沼間で相互直通運転開始(津田沼方は直通運転)
12・20	千代田線北千住ー大手町間開業
46・ 3・20	千代田線大手町ー霞ケ関間開業

次頁につづく

昭46・4・20	千代田線綾瀬—北千住間開業、常磐線（我孫子まで）との相互直通運転開始
7・1	銀座、日本橋駅冷房開始
47・4・1	荻窪線の名称を廃止、「丸ノ内線」に統一
10・2	東西線・総武線（津田沼まで）との相互直通運転開始
10・20	千代田線霞ケ関—代々木公園間開業
48・11・1	定期券発行機導入（中野坂上、国会議事堂前、明治神宮前駅）
49・3・1	自動改札機使用開始（中野坂上駅）
10・30	有楽町線池袋—銀座一丁目間開業
53・3・31	千代田線代々木公園—代々木上原間開業、小田急小田原線（本厚木まで）との相互直通運転開始
8・1	半蔵門線渋谷—青山一丁目間開業（東急電鉄車輌を借用使用）、東急新玉川線（現田園都市線）（二子玉川園（現二子玉川）まで）との直通運転開始
54・9・21	半蔵門線青山一丁目—永田町間開業
12・20	千代田線綾瀬—北綾瀬間開業
55・3・27	有楽町線銀座一丁目—新富町間開業
57・12・9	半蔵門線永田町—半蔵門間開業
58・6・24	有楽町線営団成増（現地下鉄成増）—池袋間開業
10・1	西武有楽町線新桜台—小竹向原間開業、営団車輌による有楽町線との直通運転開始
62・8・25	有楽町線和光市—営団成増間開業、東武東上線（川越市、一部森林公園まで）との相互直通運転開始
63・6・1	車両冷房開始（日比谷線・東西線・千代田線・有楽町線・半蔵門線）
6・8	有楽町線新富町—新木場間開業
平1・1・26	半蔵門線半蔵門—三越前間開業
2・9・17	日比谷線で03系車輌の5扉車運転開始
11・28	半蔵門線三越前—水天宮前間開業

平2・12・15	自動改札機の本格導入始まる
3・11・29	南北線駒込—赤羽岩淵間開業、南北線で初めてのホームドア設置
6・12・7	有楽町線複々線部（小竹向原—池袋間）開業（新線池袋駅開業）
8・3・26	南北線四ツ谷—駒込間開業
4・27	東西線、東葉高速線開業に伴い相互直通運転開始（東葉勝田台まで）
7・19	営団全線で車輌冷房100%
9・9・30	南北線溜池山王—四ツ谷間開業
10・3・26	有楽町線、西武池袋線（飯能まで）と相互直通運転開始
12・9・26	南北線目黒—溜池山王間開業、東急目黒線（武蔵小杉まで）との相互直通運転開始
13・3・28	南北線、埼玉高速鉄道線開業に伴い相互直通運転開始（浦和美園まで）
14・3・23	千代田線、小田急多摩線（唐木田まで）との相互直通運転開始。北綾瀬—綾瀬間ワンマン運転開始
15・3・19	半蔵門線水天宮前—押上間開業、東武伊勢崎線・日光線（南栗橋まで）との相互直通運転開始
16・4・1	東京地下鉄株式会社設立
19・3・18	共通ICカード乗車券PASMO導入
20・3・15	小田急ロマンスカーMSEが千代田線へ乗入開始、小田急小田原線・箱根登山線との直通運転開始
6・14	副都心線小竹向原—渋谷間開業、東武東上線（森林公園まで）、西武有楽町線・池袋線（飯能まで）との相互直通運転開始
24・4・11	銀座線1000系車輌運転開始
25・3・16	副都心線、東急東横線、横浜高速みなとみらい線との相互直通運転開始（予定）

駅一覧

※乗降客数は平成23年度1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
銀座線								
	浅草	あさくさ	—	客	⊡	昭2.12.30	90,967	
	田原町	たわらまち	0.8	客	⊡	昭2.12.30	26,216	
	稲荷町	いなりちょう	1.5	客	⊡	昭2.12.30	13,904	

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	上野	うえの	2.2	客	⊡	昭2.12.30	※201,602	▣ ※日比谷線含
	上野広小路	うえのひろこうじ	2.7	客	⊡	昭5.1.1	21,631	
	末広町	すえひろちょう	3.3	客	⊡	昭5.1.1	20,426	
	神田	かんだ	4.4	客	⊡	昭6.11.21	49,410	
	三越前	みつこしまえ	5.1	客	⊡	昭7.4.29	※115,784	※半蔵門線含
	日本橋	にほんばし	5.7	客	⊡	昭7.12.24	※165,816	※東西線含
	京橋	きょうばし	6.4	客	⊡	昭7.12.24	42,022	
	銀座	ぎんざ	7.1	客	⊡	昭9.3.3	※241,513	※丸ノ内・日比谷線含
	新橋	しんばし	8.0	客	⊡	昭9.6.21	215,520	
	虎ノ門	とらのもん	8.8	客	⊡	昭13.11.18	100,641	
	溜池山王	ためいけさんのう	9.6	客	⊡	平9.9.30	※133,373	※南北線、丸ノ内・千代田線国会議事堂前含
	赤坂見附	あかさかみつけ	10.3	客	⊡	昭13.11.18	※99,394	※丸ノ内線含
	青山一丁目	あおやまいっちょうめ	11.6	客	⊡	昭13.11.18	※97,811	※半蔵門線含
	外苑前	がいえんまえ	12.3	客	⊡	昭13.11.18	74,123	㊐青山四丁目（昭14.11.1）
	表参道	おもてさんどう	13.0	客	⊡	昭13.11.18	※143,772	㊐青山六丁目（昭14.9.16）㊐神宮前（昭47.10.20）※千代田・半蔵門線含
	渋谷	しぶや	14.3	客	⊡	昭13.12.20	217,117	▣
丸ノ内線								
	池袋	いけぶくろ	—	客	⊡	昭29.1.20	※470,284	※有楽町・副都心線含
	新大塚	しんおおつか	1.8	客	⊡	昭29.1.20	21,375	
	茗荷谷	みょうがだに	3.0	客	⊡	昭29.1.20	66,404	▣
	後楽園	こうらくえん	4.8	客	⊡	昭29.1.20	※89,502	※南北線含
	本郷三丁目	ほんごうさんちょうめ	5.6	客	⊡	昭29.1.20	47,819	
	御茶ノ水	おちゃのみず	6.4	客	⊡	昭29.1.20	51,629	
	淡路町	あわじちょう	7.2	客	⊡	昭31.3.20	51,979	
	大手町	おおてまち	8.1	客	⊡	昭31.7.20	※269,848	※東西・千代田・半蔵門線含
	東京	とうきょう	8.7	客	⊡	昭31.7.20	156,736	
	銀座	ぎんざ	9.8	客	⊡	昭32.12.15	※241,513	㊐西銀座（昭39.8.29）※銀座・日比谷線含
	霞ケ関	かすみがせき	10.8	客	⊡	昭33.10.15	※128,226	※日比谷・千代田線含
	国会議事堂前	こっかいぎじどうまえ	11.5	客	⊡	昭34.3.15	※133,373	※千代田線、銀座・南北線溜池山王含
	赤坂見附	あかさかみつけ	12.4	客	⊡	昭34.3.15	※99,394	※銀座線含
	四ツ谷	よつや	13.7	客	⊡	昭34.3.15	※99,957	※南北線含
	四谷三丁目	よつやさんちょうめ	14.7	客	⊡	昭34.3.15	40,421	
	新宿御苑前	しんじゅくぎょえんまえ	15.6	客	⊡	昭34.3.15	42,525	
	新宿三丁目	しんじゅくさんちょうめ	16.3	客	⊡	昭34.3.15	※97,688	※副都心線含
	新宿	しんじゅく	16.6	客	⊡	昭34.3.15	212,024	
	西新宿	にししんじゅく	17.4	客	⊡	平8.5.28	50,558	
	中野坂上	なかのさかうえ	18.5	客	⊡	昭36.2.8	61,969	
	新中野	しんなかの	19.6	客	⊡	昭36.2.8	31,125	
	東高円寺	ひがしこうえんじ	20.6	客	⊡	昭39.9.18	30,833	

次頁へつづく

駅名	よみ	キロ	種別	構造	開業	乗降人員	備考
[illegible]	[illegible]	21.5	客	⊡	昭36.11. 1	32,336	
南阿佐ケ谷	[illegible]	22.7	客	⊡	昭36.11. 1	21,611	
荻窪	[illegible]	24.2	客	⊡	昭37. 1.23	69,792	
(中野坂上)		–					
中野新橋	なかのしんばし	1.3	客	⊡	昭36. 2. 8	17,730	
中野富士見町	なかのふじみちょう	1.9	客	⊡	昭36. 2. 8	[illegible]	[庫]
方南町	ほうなんちょう	3.2	客	・	昭37. 3.23	[illegible]	

日比谷線

[私]=東武鉄道(北千住)、東京急行電鉄(中目黒)

駅名	よみ	キロ	種別	構造	開業	乗降人員	備考
北千住	きたせんじゅ	–	客	[私]	昭37. 5.31	[illegible]	
南千住	みなみせんじゅ	2.1	客	・	昭36. 3.28	24,941	[庫]
三ノ輪	みのわ	2.9	客	⊡	昭36. 3.28	35,051	
入谷	いりや	4.1	客	⊡	昭36. 3.28	26,551	
上野	うえの	5.3	客	⊡	昭36. 3.28	※201,602	※銀座線含
仲御徒町	なかおかちまち	5.8	客	⊡	昭36. 3.28	42,317	
秋葉原	あきはばら	6.8	客	⊡	昭37. 5.31	119,184	
小伝馬町	こでんまちょう	7.7	客	⊡	昭37. 5.31	37,337	
人形町	にんぎょうちょう	8.3	客	⊡	昭37. 5.31	77,154	
茅場町	かやばちょう	9.2	客	⊡	昭38. 2.28	※117,903	※東西線含
八丁堀	はっちょうぼり	9.7	客	⊡	昭38. 2.28	101,477	
築地	つきじ	10.7	客	⊡	昭38. 2.28	67,153	
東銀座	ひがしぎんざ	11.3	客	⊡	昭38. 2.28	72,841	
銀座	ぎんざ	11.7	客	⊡	昭39. 8.29	※241,513	※銀座·丸ノ内線含
日比谷	ひびや	12.1	客	⊡	昭39. 8.29	※90,874	※千代田線含
霞ケ関	かすみがせき	13.3	客	⊡	昭39. 3.25	※128,226	※丸ノ内·千代田線含
神谷町	かみやちょう	14.6	客	⊡	昭39. 3.25	76,486	
六本木	ろっぽんぎ	16.1	客	⊡	昭39. 3.25	118,067	
広尾	ひろお	17.8	客	⊡	昭39. 3.25	55,448	
恵比寿	えびす	19.3	客	⊡	昭39. 3.25	95,522	
中目黒	なかめぐろ	20.3	客	[私]	昭39. 7.22	180,954	

東西線

[J]=JR東日本

駅名	よみ	キロ	種別	構造	開業	乗降人員	備考
中野	なかの	–	客	[J]	昭41. 3.16	133,919	
落合	おちあい	2.0	客	⊡	昭41. 3.16	22,366	
高田馬場	たかだのばば	3.9	客	⊡	昭39.12.23	181,871	
早稲田	わせだ	5.6	客	⊡	昭39.12.23	70,733	
神楽坂	かぐらざか	6.8	客	⊡	昭39.12.23	37,921	
飯田橋	いいだばし	8.0	客	⊡	昭39.12.23	※166,452	※有楽町·南北線含
九段下	くだんした	8.7	客	⊡	昭39.12.23	※140,405	※半蔵門線含
竹橋	たけばし	9.7	客	⊡	昭41. 3.16	50,294	
大手町	おおてまち	10.7	客	⊡	昭41.10. 1	※269,848	※丸ノ内·千代田·半蔵門線含
日本橋	にほんばし	11.5	客	⊡	昭42. 9.14	※165,816	※銀座線含

右上につづく

駅名	よみ	キロ	種別	構造	開業	乗降人員	備考
茅場町	かやばちょう	12.0	客	⊡	昭42. 9.14	※117,903	※日比谷線含
門前仲町	もんぜんなかちょう	13.8	客	⊡	昭42. 9.14	104,200	
木場	きば	14.9	客	⊡	昭42. 9.14	72,956	
東陽町	とうようちょう	15.8	客	⊡	昭42. 9.14	126,119	[庫]
南砂町	みなみすなまち	17.0	客	⊡	昭44. 3.29	56,930	
西葛西	にしかさい	19.7	客	・	昭54.10. 1	95,145	
葛西	かさい	20.9	客	・	昭44. 3.29	95,750	
浦安	うらやす	22.8	客	⊡	昭44. 3.29	73,021	
南行徳	みなみぎょうとく	24.0	客	⊡	昭56. 3.27	48,898	
行徳	ぎょうとく	25.5	客	⊡	昭44. 3.29	52,708	
妙典	みょうでん	26.8	客	⊡	平12. 1.22	45,346	[庫]
原木中山	ばらきなかやま	28.9	客	⊡	昭44. 3.29	23,423	
西船橋	にしふなばし	30.8	客	[J]	昭44. 3.29	271,057	

千代田線

[小]=小田急電鉄

駅名	よみ	キロ	種別	構造	開業	乗降人員	備考
北綾瀬	きたあやせ	2.1	客	⊡	昭54.12.20	25,225	[庫]
綾瀬	あやせ	–	客	⊡	昭46. 4.20	433,614	
北千住	きたせんじゅ	2.6	客	⊡	昭44.12.20	281,192	
町屋	まちや	5.2	客	⊡	昭44.12.20	54,174	
西日暮里	にしにっぽり	6.9	客	⊡	昭44.12.20	156,404	
千駄木	せんだぎ	7.8	客	⊡	昭44.12.20	24,674	
根津	ねづ	8.8	客	⊡	昭44.12.20	25,199	
湯島	ゆしま	10.0	客	⊡	昭44.12.20	32,221	
新御茶ノ水	しんおちゃのみず	11.2	客	⊡	昭44.12.20	88,444	
大手町	おおてまち	12.5	客	⊡	昭44.12.20	※269,848	※丸ノ内·東西·半蔵門線含
二重橋前	にじゅうばしまえ	13.2	客	⊡	昭46. 3.20	31,130	
日比谷	ひびや	13.9	客	⊡	昭46. 3.20	※90,874	※日比谷線含
霞ケ関	かすみがせき	14.7	客	⊡	昭46. 3.20	※128,226	※丸ノ内·日比谷線含
国会議事堂前	こっかいぎじどうまえ	15.5	客	⊡	昭47.10.20	※133,373	※丸ノ内線、銀座·南北線溜池山王含
赤坂	あかさか	16.3	客	⊡	昭47.10.20	80,361	
乃木坂	のぎざか	17.4	客	⊡	昭47.10.20	37,711	
表参道	おもてさんどう	18.8	客	⊡	昭47.10.20	※143,772	※銀座·半蔵門線含
明治神宮前(原宿)	めいじじんぐうまえ(はらじゅく)	19.7	客	⊡	昭47.10.20	※71,913	※副都心線含
代々木公園	よよぎこうえん	20.9	客	⊡	昭47.10.20	21,354	
代々木上原	よよぎうえはら	21.9	客	[小]	昭53. 3.31	225,658	

有楽町線

[東]=東武鉄道

駅名	よみ	キロ	種別	構造	開業	乗降人員	備考
和光市	わこうし	–	客	[東]	昭62. 8.25	152,925	[庫]
地下鉄成増	ちかてつなります	2.2	客	⊡	昭58. 6.24	43,643	(旧)営団成増(平16.4.1)
地下鉄赤塚	ちかてつあかつか	3.6	客	⊡	昭58. 6.24	31,016	(旧)営団赤塚(平16.4.1)
平和台	へいわだい	5.4	客	⊡	昭58. 6.24	38,133	
氷川台	ひかわだい	6.8	客	⊡	昭58. 6.24	34,957	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	小竹向原	こたけむかいはら	8.3	客	⊡	昭58. 6.24	※131,126	※副都心線含
	千川	せんかわ	9.3	客	⊡	昭58. 6.24	※32,694	※副都心線含
	要町	かなめちょう	10.3	客	⊡	昭58. 6.24	※33,401	※副都心線含
	池袋	いけぶくろ	11.5	客	⊡	昭49.10.30	※470,284	※丸ノ内・副都心線含
	東池袋	ひがしいけぶくろ	12.4	客	⊡	昭49.10.30	32,925	
	護国寺	ごこくじ	13.5	客	⊡	昭49.10.30	36,933	
	江戸川橋	えどがわばし	14.8	客	⊡	昭49.10.30	49,112	
	飯田橋	いいだばし	16.4	客	⊡	昭49.10.30	※166,452	※東西・南北線含
	市ケ谷	いちがや	17.5	客	⊡	昭49.10.30	※124,197	※南北線含
	麹町	こうじまち	18.4	客	⊡	昭49.10.30	51,325	
	永田町	ながたちょう	19.3	客	⊡	昭49.10.30	※59,379	※半蔵門・南北線含
	桜田門	さくらだもん	20.2	客	⊡	昭49.10.30	13,062	
	有楽町	ゆうらくちょう	21.2	客	⊡	昭49.10.30	147,303	
	銀座一丁目	ぎんざいっちょうめ	21.7	客	⊡	昭49.10.30	33,658	
	新富町	しんとみちょう	22.4	客	⊡	昭55. 3.27	37,440	
	月島	つきしま	23.7	客	⊡	昭63. 6. 8	57,409	
	豊洲	とよす	25.1	客	⊡	昭63. 6. 8	154,214	
	辰巳	たつみ	26.8	客	⊡	昭63. 6. 8	24,818	
	新木場	しんきば	28.3	客	⊡	昭63. 6. 8	93,783	団

半蔵門線

私=東京急行電鉄

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	渋谷	しぶや	—	客	私	昭53. 8. 1	※580,367	※副都心線含
	表参道	おもてさんどう	1.3	客	⊡	昭53. 8. 1	※143,772	※銀座・千代田線含
	青山一丁目	あおやまいっちょうめ	2.7	客	⊡	昭53. 8. 1	※97,811	※銀座線含
	永田町	ながたちょう	4.1	客	⊡	昭54. 9.21	※59,379	※有楽町・南北線含
	半蔵門	はんぞうもん	5.1	客	⊡	昭57.12. 9	71,882	
	九段下	くだんした	6.7	客	⊡	平 1. 1.26	※140,405	※東西線含
	神保町	じんぼうちょう	7.1	客	⊡	平 1. 1.26	88,314	
	大手町	おおてまち	8.8	客	⊡	平 1. 1.26	※269,848	※丸ノ内・東西・千代田線含
	三越前	みつこしまえ	9.5	客	⊡	平 1. 1.26	※115,784	※銀座線含
	水天宮前	すいてんぐうまえ	10.8	客	⊡	平 2.11.28	68,853	
	清澄白河	きよすみしらかわ	12.5	客	⊡	平15. 3.19	41,938	
	住吉	すみよし	14.4	客	⊡	平15. 3.19	43,767	
	錦糸町	きんしちょう	15.4	客	⊡	平15. 3.19	82,342	
	押上(スカイツリー前)	おしあげ(すかいつりーまえ)	16.8	客	⊡	平15. 3.19	120,324	

南北線

私=東京急行電鉄

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	目黒	めぐろ	—	客	私	平12. 9.26	94,530	
	白金台	しろかねだい	1.3	客	⊡	平12. 9.26	15,245	
	白金高輪	しろかねたかなわ	2.3	客	⊡	平12. 9.26	39,497	
	麻布十番	あざぶじゅうばん	3.6	客	⊡	平12. 9.26	41,257	
	六本木一丁目	ろっぽんぎいっちょうめ	4.8	客	⊡	平12. 9.26	49,425	
	溜池山王	ためいけさんのう	5.7	客	⊡	平 9. 9.30	※133,373	※銀座線、丸ノ内・千代田線国会議事堂前含
	永田町	ながたちょう	6.4	客	⊡	平 9. 9.30	※59,379	※有楽町・半蔵門線含
	四ツ谷	よつや	7.9	客	⊡	平 8. 3.26	※99,957	※丸ノ内線含
	市ケ谷	いちがや	8.9	客	⊡	平 8. 3.26	※124,197	※有楽町線含
	飯田橋	いいだばし	10.0	客	⊡	平 8. 3.26	※166,452	※東西・有楽町線含
	後楽園	こうらくえん	11.4	客	⊡	平 8. 3.26	※89,502	※丸ノ内線含
	東大前	とうだいまえ	12.7	客	⊡	平 8. 3.26	25,646	
	本駒込	ほんこまごめ	13.6	客	⊡	平 8. 3.26	19,428	
	駒込	こまごめ	15.0	客	⊡	平 3.11.29	34,403	
	西ケ原	にしがはら	16.4	客	⊡	平 3.11.29	6,201	
	王子	おうじ	17.4	客	⊡	平 3.11.29	54,464	
	王子神谷	おうじかみや	18.6	客	⊡	平 3.11.29	31,410	団
	志茂	しも	20.2	客	⊡	平 3.11.29	9,905	
	赤羽岩淵	あかばねいわぶち	21.3	客	⊡	平 3.11.29	72,807	

右上につづく

副都心線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	小竹向原	こたけむかいはら	—	客	⊡	昭58. 6.24	※131,126	※有楽町線含
	千川	せんかわ	1.1	客	⊡	平 6.12. 7	※32,694	※有楽町線含
	要町	かなめちょう	2.1	客	⊡	平 6.12. 7	※33,401	※有楽町線含
	池袋	いけぶくろ	3.0	客	⊡	平 6.12. 7	※470,284	※丸ノ内・有楽町線含
	雑司が谷	ぞうしがや	4.8	客	⊡	平20. 6.14	12,799	
	西早稲田	にしわせだ	6.3	客	⊡	平20. 6.14	26,535	
	東新宿	ひがししんじゅく	7.2	客	⊡	平20. 6.14	20,188	
	新宿三丁目	しんじゅくさんちょうめ	8.3	客	⊡	平20. 6.14	※97,688	※丸ノ内線含
	北参道	きたさんどう	9.7	客	⊡	平20. 6.14	13,183	
	明治神宮前〈原宿〉	めいじじんぐうまえ〈はらじゅく〉	10.9	客	⊡	平20. 6.14	※71,913	※千代田線含
	渋谷	しぶや	11.9	客	⊡	平20. 6.14	※580,367	※半蔵門線含

（小竹向原〜池袋）※有楽町線複々線部として開業

埼玉高速鉄道

沿革年表

平 4・ 3・25	埼玉高速鉄道株式会社設立
13・ 3・28	赤羽岩淵—浦和美園間開業(1067mm・直流1500V)
平19・ 3・18	IC乗車券PASMO導入
20・ 6・22	東急目黒線の乗入区間が武蔵小杉から日吉まで延伸

駅一覧

※平成23年度 1日平均(降車客数は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
	赤羽岩淵	あかばねいわぶち	—	客	⊡	平13. 3.28	34,395	
	川口元郷	かわぐちもとごう	2.4	客	⊡	平13. 3.28	8,088	
	南鳩ケ谷	みなみはとがや	4.3	客	⊡	平13. 3.28	5,723	
	鳩ケ谷	はとがや	5.9	客	⊡	平13. 3.28	8,592	
	新井宿	あらいじゅく	7.5	客	⊡	平13. 3.28	4,515	

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	とづかあんぎょう	10.0	客	◉	平13. 3.28	5,961	
	東川口	ひがしかわぐち	12.2	客	◉	平13. 3.28	12,174	
	浦和美園	うらわみその	14.6	客	◉	平13. 3.28	5,201	

東葉高速鉄道

沿革年表

昭56· 9· 1	東葉高速鉄道株式会社設立
平 8· 4·27	西船橋-東葉勝田台間開業 1067mm直流1500V
11·12· 6	快速列車(東葉快速)運転開始
平12·10·14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
19· 3·18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	西船橋	にしふなばし	—	客	◉	平 8. 4.27	105,617	
	東海神	ひがしかいじん	2.1	客	◉	平 8. 4.27	5,758	☼
	飯山満	はさま	6.1	客	◉	平 8. 4.27	15,690	☼
	北習志野	きたならしの	8.1	客	◉	平 8. 4.27	35,684	
	船橋日大前	ふなばしにちだいまえ	9.8	客	◉	平 8. 4.27	14,779	☼
	八千代緑が丘	やちよみどりがおか	11.0	客	◉	平 8. 4.27	31,422	車庫
	八千代中央	やちよちゅうおう	13.8	客	◉	平 8. 4.27	21,021	
	村上	むらかみ	15.2	客	◉	平 8. 4.27	4,422	☼
	東葉勝田台	とうようかつただい	16.2	客	◉	平 8. 4.27	30,441	

舞浜リゾートライン

沿革年表

平 9· 4· 9	舞浜リゾートライン株式会社設立
6·27	リゾートウェイ・ステーションを起点とするループ状の線形が免許
平13· 7·27	開業
21· 3·14	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

※乗降客数は平成19年度 1日平均(都市交通年報より作製)

構内種別	駅名	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	リゾートゲートウェイ・ステーション	—	客	◉	平13. 7.27	*34,247	※継続乗車7,984人を含む
	東京ディズニーランド・ステーション	0.6	客	◉	平13. 7.27	13,816	
	ベイサイド・ステーション	1.8	客	◉	平13. 7.27	17,790	
	東京ディズニーシー・ステーション	3.7	客	◉	平13. 7.27	27,872	車
	(リゾートゲートウェイ・ステーション)	5.0	客				

東京都交通局

沿革年表(地下鉄)

昭35·12· 4	地下鉄1号線浅草橋—押上間開業、京成線と相互直通運転開始
37· 5·31	地下鉄1号線浅草橋—東日本橋間開業
9·30	地下鉄1号線東日本橋—人形町間開業
昭38· 2·28	地下鉄1号線人形町—東銀座間開業
12·12	地下鉄1号線東銀座—新橋間開業
39·10· 1	地下鉄1号線新橋—大門間開業

右上につづく

昭43· 6·21	地下鉄1号線泉岳寺—大門間開業、京浜急行線と相互直通運転開始
11·15	地下鉄1号線泉岳寺—西馬込間開業により全線開通
12·27	地下鉄6号線巣鴨—志村間開業
47· 6·30	地下鉄6号線巣鴨—日比谷間開業
48·11·27	地下鉄6号線日比谷—三田間開業
49· 7·28	地下鉄1号線新橋駅冷房開始
51· 5· 6	地下鉄6号線高島平—西高島平間開業
53· 7· 1	1号線を都営浅草線、6号線を都営三田線、10号線を都営新宿線に改称
12·21	都営新宿線岩本町—東大島間開業
55· 3·16	都営新宿線新宿—岩本町間開業、京王線と相互直通運転開始
58·12·23	都営新宿線東大島—船堀間開業
61· 9·14	都営新宿線船堀—篠崎間開業
63· 1· 1	全駅で改札内終日禁煙を開始
5·21	都営新宿線に冷房車輌導入開始
平 1· 3·19	都営新宿線篠崎—本八幡間開業により全線開通
平 3·12·10	都営12号線練馬—光が丘間開業
5· 6·22	都営三田線にオールステンレス車輌(6300形)を導入
6· 6·25	都営地下鉄全駅に自動改札機設置完了
7· 7· 3	車輌冷房化率100%達成
9·12·19	都営12号線新宿—練馬間開業
12·24	都営新宿線急行運転開始
10·11·18	京浜急行羽田空港駅の開業にあわせ、羽田と成田の両空港を結ぶ空港間特急運行開始(浅草線内特急運転)
11· 8·31	都営地下鉄初の女性の車掌誕生
12· 3	都営三田線、車内信号式に変更
12· 4·20	都営「12号線」を「大江戸線」に改称変更、大江戸線新宿—国立競技場間開業
9·26	三田線三田—目黒間開業、東急目黒線と相互直通運転開始、ワンマン運転開始
10·14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
12·12	大江戸線国立競技場—大門—都庁前間開業により全線開通

駅一覧

※降客数は平成23年度1日平均

浅草線 ☼=馬込、二本榎、大門、人形町、駒形

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	西馬込	にしまごめ	—	客	◉	昭43.11.15	38,590	車(馬込)
	馬込	まごめ	1.2	客	◉	昭43.11.15	22,897	
	中延	なかのぶ	2.1	客	◉	昭43.11.15	26,061	
	戸越	とごし	3.2	客	◉	昭43.11.15	18,241	
	五反田	ごたんだ	4.8	客	◉	昭43.11.15	59,941	
	高輪台	たかなわだい	5.5	客	◉	昭43.11.15	12,548	
	泉岳寺	せんがくじ	6.9	客	◉	昭43. 6.21	170,261	
	三田	みた	8.0	客	◉	昭43. 6.21	91,208	
	大門	だいもん	9.5	客	◉	昭39.10. 1	87,704	
	新橋	しんばし	10.5	客	◉	昭38.12.12	77,325	
	東銀座	ひがしぎんざ	11.4	客	◉	昭38. 2.28	66,494	
	宝町	たからちょう	12.2	客	◉	昭38. 2.28	18,890	
	日本橋	にほんばし	13.0	客	◉	昭38. 2.28	82,299	㊥江戸橋(平1.3.19)
	人形町	にんぎょうちょう	13.8	客	◉	昭37. 9.30	46,752	
	東日本橋	ひがしにっぽんばし	14.5	客	◉	昭37. 5.31	72,287	
	浅草橋	あさくさばし	15.2	客	◉	昭35.12. 4	52,036	
	蔵前	くらまえ	15.9	客	◉	昭35.12. 4	30,373	
	浅草	あさくさ	16.8	客	◉	昭35.12. 4	43,001	
	本所吾妻橋	ほんじょあづまばし	17.5	客	◉	昭35.12. 4	17,104	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	押上	おしあげ	18.3	客	⊡	昭35.12.4	177,963	

三田線

☼=白金高輪、御成門、錦町、春日町、巣鴨、板橋、志村

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	目黒	めぐろ	ー	客	⊡	平12.9.26	78,127	
	白金台	しろかねだい	1.3	客	⊡	平12.9.26	9,262	
	白金高輪	しろかねたかなわ	2.3	客	⊡	平12.9.26	26,611	
	三田	みた	4.0	客	⊡	昭48.11.27	88,881	
	芝公園	しばこうえん	4.6	客	⊡	昭48.11.27	26,107	
	御成門	おなりもん	5.3	客	⊡	昭48.11.27	39,370	
	内幸町	うちさいわいちょう	6.4	客	⊡	昭48.11.27	34,527	
	日比谷	ひびや	7.3	客	⊡	昭47.6.30	70,639	
	大手町	おおてまち	8.2	客	⊡	昭47.6.30	79,234	
	神保町	じんぼうちょう	9.6	客	⊡	昭47.6.30	120,780	
	水道橋	すいどうばし	10.6	客	⊡	昭47.6.30	40,591	
	春日	かすが	11.3	客	⊡	昭47.6.30	45,234	
	白山	はくさん	12.7	客	⊡	昭47.6.30	45,234	
	千石	せんごく	13.7	客	⊡	昭47.6.30	28,393	
	巣鴨	すがも	14.6	客	⊡	昭43.12.27	89,447	
	西巣鴨	にしすがも	16.0	客	⊡	昭43.12.27	23,612	
	新板橋	しんいたばし	17.0	客	⊡	昭43.12.27	24,956	
	板橋区役所前	いたばしくやくしょまえ	17.9	客	⊡	昭43.12.27	28,126	
	板橋本町	いたばしほんちょう	19.1	客	⊡	昭43.12.27	28,343	
	本蓮沼	もとはすぬま	20.0	客	⊡	昭43.12.27	20,068	
	志村坂上	しむらさかうえ	21.1	客	⊡	昭43.12.27	26,585	
	志村三丁目	しむらさんちょうめ	22.0	客	⊡	昭43.12.27	30,039	
	蓮根	はすね	23.2	客	⊡	昭43.12.27	16,368	
	西台	にしだい	24.0	客	⊡	昭43.12.27	24,118	
◉	高島平	たかしまだいら	25.0	客	⊡	昭43.12.27	28,767	▣志村、㊗志村(昭44.8.1)
	新高島平	しんたかしまだいら	25.7	客	⊡	昭51.5.6	9,186	
	西高島平	にしたかしまだいら	26.5	客	⊡	昭51.5.6	12,048	

新宿線

☼=坂町、東大島、江戸川

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	新宿	しんじゅく	ー	客	⊡	昭55.3.16	257,455	
	新宿三丁目	しんじゅくさんちょうめ	0.8	客	⊡	昭55.3.16	50,458	
	曙橋	あけぼのばし	2.3	客	⊡	昭55.3.16	33,870	
	市ヶ谷	いちがや	3.7	客	⊡	昭55.3.16	83,434	
	九段下	くだんした	5.0	客	⊡	昭55.3.16	81,549	
	神保町	じんぼうちょう	5.6	客	⊡	昭55.3.16	120,155	
	小川町	おがわまち	6.5	客	⊡	昭55.3.16	64,205	
◉	岩本町	いわもとちょう	7.3	客	⊡	昭53.12.21	40,324	
	馬喰横山	ばくろよこやま	8.1	客	⊡	昭53.12.21	104,361	
	浜町	はまちょう	8.7	客	⊡	昭53.12.21	21,426	
	森下	もりした	9.5	客	⊡	昭53.12.21	64,735	
	菊川	きくかわ	10.3	客	⊡	昭53.12.21	21,807	
	住吉	すみよし	11.2	客	⊡	昭53.12.21	37,964	
	西大島	にしおおじま	12.2	客	⊡	昭53.12.21	25,007	
◉	大島	おおじま	12.9	客	⊡	昭53.12.21	28,755	
	東大島	ひがしおおじま	14.1	客	⊡	昭53.12.21	30,433	▣(大島)
	船堀	ふなぼり	15.8	客	⊡	昭58.12.23	56,680	
	一之江	いちのえ	17.5	客	⊡	昭61.9.14	37,245	
◉	瑞江	みずえ	19.2	客	⊡	昭61.9.14	48,434	
	篠崎	しのざき	20.7	客	⊡	昭61.9.14	32,886	
	本八幡	もとやわた	23.5	客	⊡	平1.3.19	66,877	

大江戸線

☼=光が丘、新宿、小名木川

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	光が丘	ひかりがおか	ー	客	⊡	平3.12.10	56,529	▣
	練馬春日町	ねりまかすがちょう	1.4	客	⊡	平3.12.10	18,575	
	豊島園	としまえん	2.9	客	⊡	平3.12.10	10,568	
	練馬	ねりま	3.8	客	⊡	平3.12.10	69,630	
	新江古田	しんえごた	5.4	客	⊡	平9.12.19	22,697	
	落合南長崎	おちあいみなみながさき	7.0	客	⊡	平9.12.19	20,815	
	中井	なかい	8.3	客	⊡	平9.12.19	20,897	
	東中野	ひがしなかの	9.1	客	⊡	平9.12.19	24,553	
	中野坂上	なかのさかうえ	10.1	客	⊡	平9.12.19	33,011	
	西新宿五丁目	にししんじゅくごちょうめ	11.3	客	⊡	平9.12.19	25,895	
◉	都庁前	とちょうまえ	12.1	客	⊡	平9.12.19	37,545	
	新宿	しんじゅく	12.9	客	⊡	平9.12.19	124,413	
	代々木	よよぎ	13.5	客	⊡	平12.4.20	32,525	
	国立競技場	こくりつきょうぎじょう	15.0	客	⊡	平12.4.20	10,118	
	青山一丁目	あおやまいっちょうめ	16.2	客	⊡	平12.12.12	62,838	
	六本木	ろっぽんぎ	17.5	客	⊡	平12.12.12	88,836	
	麻布十番	あざぶじゅうばん	18.6	客	⊡	平12.12.12	32,868	
	赤羽橋	あかばねばし	19.4	客	⊡	平12.12.12	33,379	
	大門	だいもん	20.7	客	⊡	平12.12.12	109,570	
	築地市場	つきじしじょう	22.5	客	⊡	平12.12.12	21,708	
	勝どき	かちどき	24.0	客	⊡	平12.12.12	76,086	
	月島	つきしま	24.8	客	⊡	平12.12.12	54,692	
	門前仲町	もんぜんなかちょう	26.2	客	⊡	平12.12.12	71,672	
◉	清澄白河	きよすみしらかわ	27.4	客	⊡	平12.12.12	31,222	▣(木場)
	森下	もりした	28.0	客	⊡	平12.12.12	57,818	
	両国	りょうごく	29.0	客	⊡	平12.12.12	26,616	
	蔵前	くらまえ	30.2	客	⊡	平12.12.12	27,287	

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)
	新御徒町	しんおかちまち	31.2	客	▣	平12.12.12	38,535
	上野御徒町	うえのおかちまち	32.0	客	▣	平12.12.12	50,264
	本郷三丁目	ほんごうさんちょうめ	33.1	客	▣	平12.12.12	17,685
	春日	かすが	33.9	客	▣	平12.12.12	49,279
	飯田橋	いいだばし	34.9	客	▣	平12.12.12	27,249
	牛込神楽坂	うしごめかぐらざか	35.9	客	▣	平12.12.12	13,073
	牛込柳町	うしごめやなぎちょう	36.9	客	▣	平12.12.12	18,531
	若松河田	わかまつかわだ	37.5	客	▣	平12.12.12	28,392
	東新宿	ひがししんじゅく	38.5	客	▣	平12.12.12	21,552
	新宿西口	しんじゅくにしぐち	39.9	客	▣	平12.12.12	51,059
	(都庁前)		40.7				

沿革年表(都電)

明43・4・19	王子電気軌道株式会社設立
44・8・20	王電大塚(現大塚駅前)—飛鳥山上(現飛鳥山)間開業(1372mm・600V)
大 2・4・1	三ノ輪—飛鳥山下(現栄町付近)間開業
4・4・17	飛鳥山下—王子駅前間開業
14・11・12	大塚駅前—鬼子母神前間開業
昭 3・4・1	三ノ輪・大塚連絡線開通
12・25	鬼子母神前—面影橋間開通
5・3・30	面影橋—早稲田間開業
7・1・17	早稲田終点延長
9・12・10	市電との連帯運輸開始
昭17・2・1	路面電車事業を市電に統合
18・7・1	市電から都電へ愛称を変更
47・11・12	現荒川線を除いて都電廃止
49・10・1	27系統・32系統を一本化し、荒川線と改称
53・4・1	全車ワンマン化
59・3・1	冷房車輌を導入開始
61・4・10	運行管理システム導入
平 5・3・31	営業車全車冷房化完了
9・6・10	全停留場嵩上げ工事完了
19・3・18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

荒川線

☼=西尾久、王子、庚申塚

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	三ノ輪橋	みのわばし	—	客		大 2. 4. 1		(改)三ノ輪
	荒川一中前	あらかわいっちゅうまえ	0.3	客		平12.11.11		
	荒川区役所前	あらかわくやくしょまえ	0.6	客		大 2. 4. 1		(改)三河島二丁目(昭36)、(改)千住間道
	荒川二丁目	あらかわにちょうめ	1.0	客		大 2. 4. 1		(改)三河島(昭36)
	荒川七丁目	あらかわななちょうめ	1.4	客		大 2. 4. 1		(改)三河島八丁目(昭36)、(改)博善社前
	町屋駅前	まちやえきまえ	1.8	客		大 2. 4. 1		(改)町屋一丁目(昭52)、(改)稲荷前
	町屋二丁目	まちやにちょうめ	2.2	客		大 2. 4. 1		
	東尾久三丁目	ひがしおぐさんちょうめ	2.5	客		大 2. 4. 1		(改)尾久町一丁目(昭36)、(改)下尾久
	熊野前	くまのまえ	3.1	客		大 2. 4. 1		(改)王電熊野前(昭13.4.27)、(改)熊ノ前
	宮ノ前	みやのまえ	3.5	客		大 2. 4. 1		
	小台	おだい	3.8	客		大 2. 4. 1		(改)小台ノ渡
	荒川遊園地前	あらかわゆうえんちまえ	4.1	客		大 2. 4. 1		(改)西尾久七丁目(昭58)、尾久町六丁目(昭40)、(改)荒川遊園前
	荒川車庫前	あらかわしゃこまえ	4.6	客		大 2. 4. 1		▣☼、(改)船方前
	梶原	かじわら	5.0	客		大 2. 4. 1		
	栄町	さかえちょう	5.5	客		大 2. 4. 1		(改)飛鳥山下(昭28.3)
	王子駅前	おうじえきまえ	6.0	客		大 4. 4.17		☼、(改)王電王子(昭13.4.27)、(改)王子駅前
	飛鳥山	あすかやま	6.5	客		明44. 8.20		(改)飛鳥山上
	滝野川一丁目	たきのかわいっちょうめ	6.9	客		昭31. 9.15		
	西ヶ原四丁目	にしがはらよんちょうめ	7.3	客		明44. 8.20		(改)滝野川(昭28)、
	新庚申塚	しんこうしんづか	7.7	客		昭 4. 5.24		☼、(改)板橋新道(昭5.3.17)
	庚申塚	こうしんづか	7.9	客		明44. 8.20		
	巣鴨新田	すがもしんでん	8.4	客		明44. 8.20		
	大塚駅前	おおつかえきまえ	8.9	客		明44. 8.20		(改)王電大塚(昭13.4.27)、(改)大塚
	向原	むこうはら	9.4	客		大14.11.12		
	東池袋四丁目	ひがしいけぶくろよんちょうめ	10.0	客		昭42. 3. 1		
	都電雑司ヶ谷	とでんぞうしがや	10.2	客		大14.11.12		(改)雑司ヶ谷(平20.6.14)
	鬼子母神前	きしぼじんまえ	10.7	客		大14.11.12		
	学習院下	がくしゅういんした	11.2	客		昭 3.12.25		
	面影橋	おもかげばし	11.7	客		昭 3.12.25		
	早稲田	わせだ	12.2	客		昭 5. 3.30		(移)早稲田仮→早稲田(昭7.1.17)

右上につづく

日暮里・舎人ライナー

沿革年表

昭63・7・28	東京都地下鉄建設株式会社設立
平 7	新交通日暮里・舎人線特許
平20・3・30	日暮里—見沼代親水公園間開業。東京都が東京地下鉄建設より特許譲り受け

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	日暮里	にっぽり	—	客	▣	平20. 3.30	37,137	
	西日暮里	にしにっぽり	0.7	客	▣	平20. 3.30	19,887	
	赤土小学校前	あかどしょうがっこうまえ	1.7	客	▣	平20. 3.30	3,727	
	熊野前	くまのまえ	2.4	客	▣	平20. 3.30	7,073	
	足立小台	あだちおだい	3.0	客	▣	平20. 3.30	2,498	
	扇大橋	おうぎおおはし	4.0	客	▣	平20. 3.30	6,157	
	高野	こうや	4.6	客	▣	平20. 3.30	4,166	
	江北	こうほく	5.2	客	▣	平20. 3.30	7,232	
	西新井大師前	にしあらいだいしまえ	6.0	客	▣	平20. 3.30	8,922	
	谷在家	やざいけ	6.8	客	▣	平20. 3.30	6,942	
	舎人公園	とねりこうえん	7.7	客	▣	平20. 3.30	3,584	▣
	舎人	とねり	8.7	客	▣	平20. 3.30	5,426	
	見沼代親水公園	みぬまだいしんすいこうえん	9.7	客	▣	平20. 3.30	8,935	

上野懸垂線

沿革年表

年月日	事項
昭32· 6·22	上野動物園（現上野動物園東園）ー上野動物園分園（現上野動物園西園）間免許
12·17	日本初の営業用モノレールとなる上野懸垂線開業
昭59· 9· 1	休止（昭60.4.2再開）
平11·12·19	休止（平13.5.31再開）

駅一覧

☼＝上野　※乗降客数は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	上野動物園東園	うえのどうぶつえんひがしえん	ー	客	⊡	昭32.12.17	2,342	㊔本園（平13.5.31）
	上野動物園西園	うえのどうぶつえんにしえん	0.3	客	⊡	昭32.12.17	2,342	㊔分園（平13.5.31）

ゆりかもめ

沿革年表

年月日	事項
昭63· 4·25	東京臨海新交通株式会社設立
11·28	新橋ー有明間の鉄道事業免許と軌道敷設特許を取得
平 7·11· 1	新橋（仮）ー有明間開業
10· 4· 1	ゆりかもめに社名変更
7·10	有明ー豊洲間特許
平13· 3·22	新橋の本駅舎が完成
18· 3·27	有明ー豊洲間開業
19· 3·18	ICカードシステムPASMO導入
8· 1	臨海副都心の第三セクターを統括する東京臨海ホールディングスの子会社となる

駅一覧

※乗降客数は平成24年4月1日～10月10日の1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	新橋	しんばし	ー	客	⊡	平 7.11 1	66,210	仮駅→本駅（平13.3.22）
	汐留	しおどめ	0.4	客		平14.11. 2	8,004	☼
	竹芝	たけしば	1.6	客		平 7.11 1	4,326	☼
	日の出	ひので	2.2	客		平 7.11 1	2,462	
	芝浦ふ頭	しばうらふとう	3.1	客	○	平 7.11. 1	4,952	☼
	お台場海浜公園	おだいばかいひんこうえん	7.0	客	○	平 7.11. 1	17,051	☼
	台場	だいば	7.8	客	○	平 7.11. 1	27,992	
	船の科学館	ふねのかがくかん	8.4	客		平 7.11. 1	3,621	☼
	テレコムセンター	てれこむせんたー	9.2	客	委	平 7.11. 1	12,832	㊜平19.4
	青海	あおみ	10.2	客		平 7.11. 1	5,952	☼
	国際展示場正門	こくさいてんじじょうせいもん	11.3	客	委	平 7.11. 1	18,954	圜☼、㊦平24.4
	有明	ありあけ	12.0	客	⊡	平 7.11. 1	5,128	☼
	有明テニスの森	ありあけてにすのもり	12.7	客		平18. 3.27	3,276	
	市場前	しじょうまえ	13.5	客		平18. 3.27	83	☼
	新豊洲	しんとよす	14.0	客		平18. 3.27	1,673	
	豊洲	とよす	14.7	客	⊡	平18 3.27	18,505	☼

東武鉄道

沿革年表

年月日	事項
明30·11· 1	東武鉄道株式会社設立
32· 8·27	北千住ー久喜間開業（1067mm·蒸気）
35· 4· 1	吾妻橋（現とうきょうスカイツリー）ー北千住間開業
9· 6	久喜ー加須間開業
36· 4·23	加須ー川俣（利根川南岸）間開業
37· 4· 5	曳舟ー亀戸間開業　総武鉄道の両国橋（現両国）まで直通運転開始
	曳舟ー吾妻橋間休止（4.28）廃止
40· 8·27	川俣ー足利町（現足利市）間開業
41· 3· 1	曳舟ー吾妻橋間開業（再開、貨物のみ）
42· 2·17	足利町ー太田間開業
43· 3·27	吾妻橋を浅草と改称（現とうきょうスカイツリー）、太田ー新伊勢崎間開業、総武本線直通廃止
7·13	新伊勢崎ー伊勢崎間開業（伊勢崎線全通）
45· 2·13	浅草ー鐘ケ淵間複線化
明45· 3·30	佐野鉄道を合併
7· 3	北千住ー西新井間複線化
大 1·12·18	鐘ケ淵ー北千住間複線化
2· 3· 5	太田軽便鉄道（太田ー岩宿間免許）を買収
3·19	太田ー藪塚ー相老間開業（1067mm·蒸気）
3· 8· 2	館林ー佐野町（現佐野市）間開業
10·16	佐野町ー佐野間開業
6· 2·16	佐野町ー越名間廃止の許可（大4.7.5旅客営業を休止）
9· 3· 5	西新井ー草加間複線化
7·27	東上鉄道を合併
12·26	杉戸（現東武動物公園）ー久喜間複線化
10· 4·16	武里ー杉戸間複線化
10·20	草加ー越ケ谷（現越谷）間、武州大沢（現北越谷）ー武里間複線化
11· 5· 1	越ケ谷ー武州大沢間複線化
12· 9· 1	関東大震災により被災を受ける
10· 1	坂戸町ー武州松山（現東松山）間開業
11· 5	武州松山ー小川町間開業
13·10· 1	浅草ー西新井間1500V電化
14· 7·10	小川町ー寄居間開業（東上線全通）
大14·10· 1	西新井ー越ケ谷間1500V電化
11·27	木崎ー徳川河岸間3.2km開通
15· 6· 6	川俣ー館林間複線化
10· 1	越ケ谷ー粕壁（現春日部）間1500V電化
12·16	粕壁ー久喜間1500V電化
昭 2· 4· 1	久喜ー羽生間複線化、久喜ー館林間1500V電化
10· 1	館林ー伊勢崎間を電化、浅草ー伊勢崎間の電化完了
12·16	佐野線1500V電化
3· 3· 1	桐生線（太田ー相老間）1500V電化
4·15	亀戸線1500V電化
4· 4· 1	杉戸（現東武動物公園）ー新鹿沼間開業（1067mm·1500V）
7· 7	新鹿沼ー下今市間開業
10· 1	下今市ー東武日光間開業（日光線全通）
	東上線池袋ー川越市間1500V電化
12·29	川越市ー寄居間1500V電化
5·10·29	特別車座席使用料を制定
6· 5·25	浅草雷門（現浅草）ー業平橋間開業、浅草を業平橋（現とうきょうスカイツリー）に改称
8·11	新栃木ー東武宇都宮間開業
12·20	西板線（現在の大師線）西新井ー大師前間開業
7· 3·18	相老ー新大間々（現赤城）間開業、上毛電気鉄道へ直通開始
10· 3·13	池袋ー上板橋間を複線化
7· 7	野州山辺ー借宿間1.3km廃止
11· 1	千住貨物線中千住ー千住間開業
12·29	東上線上板橋ー成増間複線化
12· 1·10	中原鉄道の事業譲受
5· 5	東上線成増ー志木間複線化
14· 4·13	小泉町ー仙石河岸間4.0km開通（貨物）
16· 6· 1	太田ー小泉町間開業（1067mm·蒸気）
18· 1·19	日光線の合戦場以北の単線化開始（昭20.6.21まで順次）
5· 1	下野電気鉄道を買収
5·16	小泉線（太田ー西小泉間）1500V電化
7· 1	越生鉄道を買収
10·19	小泉線（館林ー東小泉間）1500V電化

次頁につづく

年月日	事項
昭19·3·1	総武鉄道を合併
12·1	越生線が不要不急路線として休止
20·11·30	越生線営業再開
22·3·1	柏ー船橋間1500V電化（野田線全線で電車運転）
23·8·6	急行料金を設定
24·2·1	「華厳号」・「鬼怒号」特急電車を運転開始
4·3	東上線から秩父鉄道乗入開始
25·7·24	越生線電化
28·7·21	川越ー川越市間複線化
8·21	上福岡ー新河岸間複線化
29·3·1	鶴瀬ー上福岡間·新河岸ー川越間複線化
6·15	みずほ台信号所ー鶴瀬間複線化
7·19	浅草駅に初の自動券売機を設置（機械式）
11·1	志木ーみずほ台信号所間複線化
30·7·2	不定期列車日光山岳夜行運転開始
9·15	下今市ー東武日光間複線化（復活）
31·3·24	明神ー下今市間複線化（復活）
5·25	自動踏切遮断機亀戸線で初使用
32·9·25	北大宮ー大宮公園間複線化
34·4·1	東上線で蒸気機関車の運転を廃止
4·ー	1700系ロマンスカーに冷房装置を搭載（東武初の冷房車登場）
10·1	越生線にCTC装置を設置
35·10·1	運河ー初石間複線化
10·9	1720型デラックスロマンスカー登場
37·5·31	営団（現東京メトロ）日比谷線開業、北越谷ー人形町間で相互直通運転開始
9·22	特急スピードアップ（時速110km運転、浅草ー東武日光間106分に）
38·2·26	東上線一部6輌運転開始
6·22	下小代ー明神間複線化（復活）
9·21	板荷ー下小代間複線化（復活）
39·3·12	塚田ー新船橋間複線化
5·1	北鹿沼ー板荷間複線化（復活）
10·8	鬼怒立岩（信）ー鬼怒川温泉間複線化
40·5·2	川越市ー坂戸町（現坂戸）間複線化
9·18	新鹿沼ー北鹿沼間複線化（復活）
41·7·1	蒸気機関車の運転を全廃（貨物線の全線電化完成）
昭42·2·22	曳舟ー鐘ケ淵間（2.3km）高架化
9·9	坂戸町ー高坂間複線化
12·1	東上線で一部8輌運転開始
43·3·30	五反野ー梅島間（1.6km）高架化
4·1	ATS一部使用開始
4·6	大宮ー北大宮間複線化
9·6	高坂ー東松山間複線化
44·7·29	七里ー岩槻間複線化
9·20	急行りょうもう号1800系電車就役
46·5·31	日比谷線直通列車を8輌化
8·6	大和田ー七里間複線化
47·3·9	梅島ー西新井間高架化
8·15	初の自動改札機を西新井駅に導入
11·27	野田線で一部6輌運転開始
48·7·20	日光線全線複線化、30年ぶりに復活
49·2·22	大宮公園ー大和田間複線化
7·2	北千住ー竹ノ塚間複々線化
51·10·1	小泉線西小泉ー仙石河岸間3.0km廃止
11·1	東上線で一部準急の10輌運転開始
52·10·21	東松山ー森林公園複線化
53·11·14	初石ー柏間複線化
54·8·30	竹ノ塚ー谷塚間の一部を高架化
10·31	細谷ー伊勢崎間の単線自動化完成（熊谷線を除き全旅客線を自動化）
55·7·23	東武和泉ー韮川間高架化
12·17	塚田ー船橋間高架化
57·10·26	新船橋ー船橋間複線化
11·10	馬込沢ー塚田間複線化
58·6·1	熊谷線廃止
7·21	新柏ー増尾間複線化。荷物電車の運転を全廃
59·2·21	手小荷物取扱業務を全廃
8·1	越生線貨物営業廃止
60·11·19	増尾ー逆井間複線化
61·10·9	野岩鉄道会津鬼怒川線開業に伴い、浅草ー会津高原（現会津高原尾瀬口）間の相互直通運転開始
10·21	東上線の貨物営業を全廃。草加バイパスー松原団地間3.5km高架化
62·5·1	千住貨物線0.6km廃止
8·25	和光市ー志木間複々線化

右上につづく

年月日	事項
昭62·8·25	東上線と営団有楽町線との相互直通運転開始（川越市ー新富町間）。武州長瀬ー東毛呂間複線化
63·8·9	竹ノ塚ー草加間4.1km高架複々線化
平1·11·28	六実ー新鎌ケ谷信号所間複線化
2·6·1	100系"スペーシア"が就役
3·2·1	急行〈りょうもう号〉に200系が就役
7·21	浅草ー会津田島間急行「南会津」運転開始（平17.3.1廃止）
7·26	新新井ー大師前間のうち、0.8kmを高架化
11·26	柏ー新柏間複線化
4·3·31	東上線の秩父鉄道乗入廃止
9·21	羽生ー川俣間複線化、特急関東私鉄初の120km/h運転開始（浅草ー東武日光間98分）
6·11·2	伊勢崎線綾瀬川ー元荒川間3.8km高架化
8·10·1	小泉線·桐生線貨物営業廃止（最終運行は9月25日）
9·3·25	草加ー越谷間6.9km高架複々線化
10·9·11	伊勢崎線越谷ー北越谷間上り線高架化
11·3·16	〈りょうもう号〉特急に昇格
11·18	小泉線太田ー竜舞間の一部を高架化
11·25	岩槻ー東岩槻·六実ー新鎌ケ谷間複線化
12·5·17	栃木駅周辺約3km高架化
10·14	共通乗車カードシステム「パスネット」、「フェアスルーシステム」導入
13·3·28	伊勢崎線越谷ー北越谷間高架複々線化
4·1	東上線運行管理システム開始
14·3·26	森林公園ー武蔵嵐山間複線化
15·3·19	押上ー曳舟間開業、営団半蔵門線、東急田園都市線と相直開始。小泉線（東小泉ー太田間）·大師線ワンマン運転開始
10·1	貨物営業廃止（最終運行は8月2日）
16·10·19	東岩槻ー春日部間·鎌ヶ谷ー新鎌ヶ谷間複線化、野田線の最高速度を100km/hに亀戸線ワンマン運転開始
17·3·17	武蔵嵐山ー嵐山（信）間複線化、小川町ー寄居間ワンマン運転開始
18·3·18	日光線とJR東日本東北本線と特急列車の相直開始。伊勢崎線太田ー伊勢崎間、桐生線·佐野線ワンマン運転開始
平18·9·28	小泉線（館林ー西小泉間）ワンマン運転開始
19·3·18	ICカードシステムPASMO導入
10·31	栃木ー東武宇都宮間ワンマン運転開始
20·6·14	東上本線と東京地下鉄副都心線相直開始。越生線ワンマン運転開始
21·11·20	野田線運行管理システム開始
24·5·22	東京スカイツリーをはじめとした東京スカイツリータウン開業

佐野鉄道

年月日	事項
明22·6·23	安蘇馬車鉄道葛生ー吉水間開業（1067mm·馬力）
26·4·13	佐野鉄道に社名変更
27·3·20	佐野鉄道葛生ー佐野町ー越名間開業（1067mm·蒸気）、葛生ー越名間馬車鉄道廃止
36·6·17	佐野連絡所ー佐野間開業
大1·3·30	東武鉄道に合併

太田軽便鉄道

年月日	事項
明44·5·ー	藪塚石材軌道が太田ー藪塚間に石材運搬用の人車軌道開設（610mm·人力）
9·ー	太田軽便鉄道に社名変更

東上鉄道

年月日	事項
明44·11·11	東上鉄道株式会社設立
大3·5·1	池袋ー田面沢（現川越市ー霞ケ関間）開業（1067mm·蒸気）
5·10·27	川越町（現川越市）ー坂戸町（現坂戸）間開業 川越町ー田面沢間廃止
9·7·27	東武鉄道に合併

上州鉄道

年月日	事項
大3·1·ー	中原軽便鉄道設立
5·ー	中原鉄道に社名変更
6·3·12	館林ー小泉町間開業（1067mm·蒸気）
11·2·ー	上州鉄道に社名変更
昭12·1·10	東武鉄道に合併

下野電気鉄道

年月日	事項
大6·1·2	下野軌道大谷向今市（現大谷向付近）ー中岩（鬼怒川右岸）間開業（762mm·蒸気）
6·11·1	中岩ー大原（現鬼怒立信号所付近）間開業
8·3·17	大原ー下滝（現鬼怒川温泉付近）間開業
10·1	大谷向今市ー大谷川右岸ー新今市間開業

次頁につづく

大 8·12·28	下滝—蘇原(現新藤原)間開業
10· 6· 6	下野電気鉄道に社名変更
11· 3·19	新今市—蘇原間550V電化
昭 4·10·22	下今市—大谷川右岸間開業、大谷川右岸—新今市間廃止、大谷川右岸—新高徳間1067mm改軌
5· 5· 9	新高徳—新藤原間1067mm改軌
18· 5· 1	東武鉄道に合併

越生鉄道

昭 3· 9·28	越生鉄道株式会社設立
7· 2·17	坂戸町(現坂戸)—高麗川(後の森戸)間開業(1067mm·蒸気·貨物専業)
9·12·16	森戸—越生間開業、旅客営業開始
18· 7· 1	東武鉄道に買収

千葉県営鉄道野田線→北総鉄道→総武鉄道

明44· 5· 9	千葉県営鉄道柏—野田町(現野田市)間開業(1067mm·蒸気)
大12· 8· 1	北総鉄道に譲渡
12·27	船橋—柏間開業
昭 4· 9· 1	野田町—清水公園間開業
11·17	大宮(仮)—粕壁(現春日部)間開業(1067mm·1500V)
11·25	総武鉄道に社名変更
12·11	大宮—大宮(仮)間開業
12·25	船橋—海神間開業(非電化)
12·30	柏—清水公園間1500V電化
5·10· 1	粕壁—清水公園間開業
9· 4· 3	船橋—海神間廃止(昭6.9より休止)
19· 3· 1	東武鉄道と合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

伊勢崎線　(地)=東京地下鉄　※とうきょうスカイツリー駅と押上駅は同一駅とみなす

[illegible]	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	浅草	あさくさ	—	客	⊡	昭 6. 5.25	48,569	(改)浅草雷門(昭20.10.1)
	とうきょうスカイツリー	とうきょうすかいつりー	1.1	客	⊡	明35. 4. 1	81,642	開業時:吾妻橋(廃)明37.4.5(再)明41.3.1(吾妻橋)(改)明43.3.1(→浅草)、(改)昭6.5.25(→業平橋)(改)平24.3.17(→とうきょうスカイツリー)
⊙	曳舟	ひきふね	2.4	客	⊡	明35. 4. 1	23,244	☼
	東向島	ひがしむこうじま	3.2	客	⊡	明35. 4. 1	16,226	開業時:白鬚、(休)明38.7.15(廃)明41.4.4(再)大13.10.1(玉ノ井)(改)昭62.12.21(→東向島)
⊙	鐘ヶ淵	かねがふち	4.2	客	⊡	明35. 4. 1	11,966	☼(貨)昭47.10.1
	堀切	ほりきり	5.3	客	⊡	明35. 4. 1	3,760	(休)明38.7.15(廃)明41.4.4、(再)(移)大13.10.1(堀切)0.5km伊勢崎方より
	牛田	うしだ	6.0	客	⊡	昭 7. 9. 1	22,608	
⊙	北千住	きたせんじゅ	7.1	客	⊡	明32. 8.27	425,309	(貨)昭56.4.15
	小菅	こすげ	8.2	客	⊡	大13.10. 1	5,367	☼
	五反野	ごたんの	9.3	客	⊡	大13.10. 1	33,350	
	梅島	うめじま	10.5	客	⊡	大13.10. 1	29,608	
⊙	西新井	にしあらい	11.3	客	⊡	明32. 8.27	60,756	☼
⊙	竹ノ塚	たけのつか	13.4	客	⊡	明33. 3.21	71,580	
	谷塚	やつか	15.9	客	⊡	大14.10. 1	35,120	(高)昭63.8.9
⊙	草加	そうか	17.5	客	⊡	明32. 8.27	78,433	☼、(貨)昭48.4.11、(高)昭63.8.9
	松原団地	まつばらだんち	19.2	客	⊡	昭37.12. 1	53,642	(高)平4.3.1
	新田	しんでん	20.5	客	⊡	明32.12.20	30,303	☼、(廃)明41.12.2(再)大14.11.10、(高)平4.3.1
	蒲生	がもう	21.9	客	⊡	明32.12.20	16,688	(高)平7
	新越谷	しんこしがや	22.9	客	⊡	昭49. 7.23	135,532	(高)平9.3.25
⊙	越谷	こしがや	24.4	客	⊡	大 9. 4.17	44,752	☼、(高)平9.3.25(改)越ヶ谷(昭31.12.1)(貨)昭48.4.11
⊙	北越谷	きたこしがや	26.0	客	⊡	明32. 8.27	51,497	(改)武州大沢(昭31.12.1)(改)越ヶ谷(大8.11.20)、(高)平11.9.9
	大袋	おおぶくろ	28.5	客	⊡	大15.10. 1	17,389	
⊙	せんげん台	せんげんだい	29.8	客	⊡	昭42. 4.15	60,318	☼
	武里	たけさと	31.1	客	⊡	明32.12.20	16,028	
	一ノ割	いちのわり	33.0	客	⊡	大15.10. 1	17,931	
⊙	春日部	かすかべ	35.3	客	⊡	明32. 8.27	70,636	☼、(改)粕壁(昭24.9.1)(貨)昭48.4.11
⊙	北春日部	きたかすかべ	36.8	客	⊡	昭41. 9. 1	9,513	(車)
	姫宮	ひめみや	38.4	客	⊡	昭 2. 9. 1	5,171	
⊙	東武動物公園	とうぶどうぶつこうえん	41.0	客	⊡	明32. 8.27	31,859	☼、(改)杉戸(昭56.3.16)(貨)昭56.4.15
	和戸	わど	43.9	客	⊡	明32.12.20	4,276	
⊙	久喜	くき	47.7	客	⊡	明32. 8.27	49,424	(貨)平15.10.1
⊙	鷲宮	わしのみや	52.1	般	⊡	明35. 9. 6	7,214	☼、(改)鷲ノ宮(昭30.1.1)
	花崎	はなさき	54.8	客	⊡	昭 2. 4. 1	11,451	
⊙	加須	かぞ	58.5	客	⊡	明35. 9. 6	14,254	☼、(貨)昭56.4.15
	南羽生	みなみはにゅう	63.1	客	⊡	明36. 9.13	3,802	開業時:須影(廃)明41.8.15(再)昭2.4.1(須影)、(改)昭43.9.1(→南羽生)
⊙	羽生	はにゅう	66.2	客	⊡	明36. 4.23	14,408	☼、(貨)昭50.8.1
	川俣	かわまた	70.5	客	⊡	明40. 8.27	2,518	明36.4.23利根川右岸で開業(移)明40.8.27(貨)平9.10.1
	茂林寺前	もりんじまえ	72.4	客	⊡	昭 2. 4. 1	1,734	
⊙	館林	たてばやし	74.6	客	⊡	明40. 8.27	10,016	(車)☼、(貨)平8.9.30
⊙	多々良	たたら	78.6	客	⊡	明40. 8.27	724	(改)中野(昭12.3.1)
⊙	県	あがた	81.8	客		昭 3. 5. 1	446	(無)昭49.8.17
⊙	福居	ふくい	83.9	客	⊡	明40. 8.27	685	
	東武和泉	とうぶいずみ	85.1	客		昭10. 9.27	856	☼、(無)昭49.8.17
⊙	足利市	あしかがし	86.8	客	⊡	明40. 8.27	6,543	(改)足利町(大3.8.25)、(高)昭55.7.23
⊙	野州山辺	やしゅうやまべ	88.5	客		大14. 7.20	556	(無)昭49.8.17、(高)昭55.7.23
⊙	韮川	にらがわ	91.8	客	⊡	昭 7.10.25	1,933	
⊙	太田	おおた	94.7	客	⊡	明42. 2.17	9,792	☼、(貨)昭59.2.1、(高)平16.11.25
⊙	細谷	ほそや	97.8	客	⊡	昭 2.10. 1	2,211	
⊙	木崎	きざき	101.2	客	⊡	明43. 3.27	2,447	
⊙	世良田	せらだ	104.1	客		昭 2.10. 1	414	☼、(貨)昭55.8.1、(無)昭48.9.1
⊙	境町	さかいまち	106.3	客	⊡	明43. 3.27	1,610	
⊙	剛志	ごうし	110.0	客		明43. 3.27	1,086	(貨)昭43.9.1(無)昭55.8.1
⊙	新伊勢崎	しんいせさき	113.3	客	⊡	明43. 3.27	1,256	(貨)昭51.4.1
⊙	伊勢崎	いせさき	114.5	客	⊡	明43. 7.13	5,690	☼、(貨)昭59.2.1
⊙	(曳舟)	ひきふね	—					
⊙	押上	おしあげ	1.3	客	(地)	平15. 3.19		

右上につづく

亀戸線

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
	[illegible]							
	小村井	おむらい	1.4	客	▣	昭 3. 4.15	9,549	
	東あずま	ひがしあずま	2.0	客	▣	昭 3. 4.15	6,930	開業時:平井街道(休)昭20.3.10(復)昭31.5.20(東あずま)
	亀戸水神	かめいどすいじん	2.7	客	▣	昭 3. 4.15	3,586	(移)0.2km亀戸方より(昭21.12.5)
◉	亀戸	かめいど	3.4	客	▣	明37. 4. 5	26,299	

大師線

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	(西新井)		—					
	大師前	だいしまえ	1.0	客		昭 6.12.20	8,895	(休)昭20.5.20(復)昭22.5.21(移)0.1km短縮(昭43.12.1)(無)昭47.8.15

日光線

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	東武動物公園		—					
◉	杉戸高野台	すぎとたかのだい	3.2	客	▣	昭61. 8.26	12,556	
	幸手	さって	5.8	客	▣	昭 4. 4. 1	14,299	
◉	南栗橋	みなみくりはし	10.4	客	▣	昭61. 8.26	8,289	▣☼
	栗橋	くりはし	13.9	客	▣	昭 4. 4. 1	10,773	(貨)昭56.4.15
	新古河	しんこが	20.6	客	▣	昭10. 7.21	2,288	☼、旧駅(昭4.4.1開業)を荷扱所化、移転開業
	柳生	やぎゅう	23.6	客	▣	昭 4.11. 1	1,539	
◉	板倉東洋大前	いたくらとうようだいまえ	25.6	客	▣	平 9. 3.25	3,337	
	藤岡	ふじおか	29.5	客	▣	昭 4. 4. 1	1,688	☼、(貨)昭45.9.30
	静和	しずわ	37.3	客	▣	昭 4. 4. 1	1,553	☼、(改)東武和泉(昭4.7.1)
◉	新大平下	しんおおひらした	40.1	客	▣	昭 6.11. 1	2,335	(貨)昭53.4.1
○	栃木	とちぎ	44.9	客	▣	昭 4. 4. 1	10,760	(貨)昭47.3.8、(高)平12.5.17
◉	新栃木	しんとちぎ	47.9	客	▣	昭 4. 4. 1	3,519	▣☼
	合戦場	かっせんば	50.0	客		昭 4. 4. 1	293	(無)昭48.9.1
	家中	いえなか	52.4	客		昭 4. 4. 1	400	(貨)昭47.3.8(無)昭48.9.1
◉	東武金崎	とうぶかなさき	56.6	客	▣	昭 4. 4. 1	600	☼、(無)昭47.3.8
	楡木	にれぎ	61.2	客		昭 4. 4. 1	231	(無)昭48.9.1
	樅山	もみやま	64.2	客		昭 4. 4. 1	502	(無)昭48.9.1
◉	新鹿沼	しんかぬま	66.8	客	▣	昭 4. 4. 1	3,993	☼
	北鹿沼	きたかぬま	69.8	客		昭 6.12.10	174	(無)昭48.9.1
	板荷	いたが	74.9	客		昭 4. 7. 7	155	
	下小代	しもごしろ	78.5	客		昭 4. 7. 7	215	☼、(無)昭48.9.1
	明神	みょうじん	81.3	客		昭 4.11. 1	331	(無)昭48.9.1
◉	下今市	しもいまいち	87.4	客	▣	昭 4. 7. 7	2,442	☼、(貨)昭45.9.30
	上今市	かみいまいち	88.4	客		昭 4.10. 1	139	(無)昭48.9.1
◉	東武日光	とうぶにっこう	94.5	客	▣	昭 4.10. 1	2,593	☼

宇都宮線

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	新栃木							
◉	野州平川	やしゅうひらかわ	2.0	客	▣	昭19.10. 1	958	(昇)留→車(昭36.9.29)
◉	野州大塚	やしゅうおおつか	3.9	客	○	昭 6.11. 1	452	

右上につづく

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	壬生	みぶ	7.3	客	▣	昭 6. 8.11	2,058	
◉	国谷	くにや	10.8	客	▣	昭 6. 8.11	943	
◉	おもちゃのまち	おもちゃのまち	12.6	客	▣	昭40. 6. 7	2,325	
◉	安塚	やすづか	14.8	客	▣	昭 6. 8.11	1,237	
◉	西川田	にしかわだ	18.3	客	▣	昭 6. 8.11	2,217	☼
◉	江曽島	えそじま	20.3	客	▣	昭19. 7. 1	2,261	
・	南宇都宮	みなみうつのみや	22.1	客	▣	昭 7. 4.17	1,124	(改)野球場前(昭8.12.15)
・	東武宇都宮	とうぶうつのみや	24.3	客	▣	昭 6. 8.11	9,861	

鬼怒川線

私=野岩鉄道

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	下今市							
◉	大谷向	だいやむこう	0.8	客		大 6. 1. 2	176	(改)大谷向今市(大8頃)(無)昭48.9.1
◉	大桑	おおくわ	4.8	客		大 6. 1. 2	174	(無)昭48.9.1
◉	新高徳	しんたかとく	7.3	客	▣	大 6.11. 1	397	(改)高徳(昭4.10.22)(貨)昭46.7.16
◉	小佐越	こさごえ	9.9	客		大13.11.11	266	(改)小笹越前(昭5.7.6)、(昇)留→車(昭5.7.6)
○	鬼怒立岩(信)	きぬたていわ	11.6	信		大 6.11. 1	—	開業時:大原(改)大11(→下原)(改)昭8.1.1(→鬼怒立岩)、車→信(昭39.10.8)
◉	鬼怒川温泉	きぬがわおんせん	12.4	客	▣	大 8. 3.17	2,633	(改)大滝(昭2.2.19)(改)下滝(大11.3.19)(移)1.2km新藤原方より(昭39.10.8)
◉	鬼怒川公園	きぬがわこうえん	14.5	客	▣	昭14. - -	315	☼(立岩)、(休)昭19.10.25(復)昭25.9.1(休)昭36.12.1(復)昭37.12.10
○	新藤原	しんふじわら	16.2	客	私	大 8.12.28	904	(改)藤原(大11.3.19)

佐野線

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	館林		—					
◉	渡瀬	わたらせ	2.7	客	○	昭 2.12.16	220	
◉	田島	たじま	6.9	客		大 3. 8. 2	118	(無)昭49.8.17
◉	佐野市	さのし	9.0	客	▣	明36. 6.17	726	(改)佐野町(昭18.4.1)
◉	佐野	さの	11.5	客	▣	明27. 3.20	2,935	☼、(貨)昭56.4.15
◉	堀米	ほりごめ	13.1	客		明27. 3.20	434	(改)吉水(大4.2.1)(貨)昭53.11.14(無)昭56.7.1
◉	吉水	よしみず	15.2	客		大 4. 7. 1	1,053	(無)昭49.8.17
◉	田沼	たぬま	17.7	客	▣	明27. 3.20	926	(貨)昭53.4.1
◉	多田	ただ	19.3	客		明27. 3.20	155	(無)昭49.8.17
◉	葛生	くずう	22.1	客	▣	明27. 3.20	1,137	(貨)昭61.10.21

小泉線

	駅名	よみ	キロ	種別	設備	開業	乗降人員	備考
◉	館林		—					
◉	成島	なるしま	2.6	客	▣	大15. 4.10	983	(移)館林方より(昭19.2.20)
◉	本中野	ほんなかの	6.8	客	▣	大 6. 3.12	1,009	
	篠塚	しのづか	9.2	客		大 6. 3.12	196	(無)昭55.8.1
◉	東小泉	ひがしこいずみ	11.0	客	▣	昭16.12. 1	1,382	(改)信→客(小泉信号所:昭17.4.1)、客→信(昭30.9.20)、信→客(昭52.4.1)

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	小泉町	こいずみまち	11.9	客		大 6 3.12	470	般→貨(昭17.5.10)、貨→般(昭30.9.20)、(無)昭52.4.1
⊙	西小泉	にしこいずみ	13.2	客	⊡	昭16.12. 1	1,239	
⊙	(東小泉)		—					
⊙	竜舞	りゅうまい	3.1	客		昭17. 5.10	202	(無)昭55.8.1
⊙	太田	おおた	6.4					

桐生線 (私)相老=わたらせ渓谷鐵道、赤城=上毛電気鉄道

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	太田		—					
⊙	三枚橋	さんまいばし	3.4	客		大 2 3.19	508	(無)昭55.8.1
⊙	治良門橋	じろえんばし	5.9	客	◡	大 2. 3.19	709	
⊙	藪塚	やぶづか	9.7	客	⊡	大 2. 3.19	1,005	
	阿左美	あざみ	12.9	客	⊡	昭12 5 5	575	
⊙	新桐生	しんきりゅう	14.6	客	⊡	大 2 3.19	2,234	
⊙	相老	あいおい	16.9	客	(私)	大 2 3.19	708	J→私鉄(平1.3.29)
⊙	赤城	あかぎ	20.3	客	(私)	昭 7 3.18	1,180	(改)新大間々(昭33.11.1)(橋)平8.9.30

野田線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	大宮		—	客	⊡	昭 4.11.17	130,643	(橋)昭36.3.16
	北大宮	きたおおみや	1.2	客	⊡	昭 5. 4.12	5,668	
	大宮公園	おおみやこうえん	2.2	客	⊡	昭 4.11.17	10,140	(橋)昭36.3.16
	大和田	おおわだ	4.0	客	⊡	昭 4.11.17	18,208	☼
	七里	ななさと	5.6	客	⊡	昭 4.11.17	20,179	(橋)昭36.3.16
⊙	岩槻	いわつき	8.5	客	⊡	昭 4.11.17	34,714	☼、(改)岩槻町(昭14.6.10)(橋)昭49.8.1
	東岩槻	ひがしいわつき	10.9	客	⊡	昭44.12. 1	19,406	
	豊春	とよはる	12.2	客	⊡	昭 4.11.17	13,772	
	八木崎	やぎさき	14.1	客	⊡	昭 4.11.17	9,874	
⊙	(春日部)		15.2					
⊙	藤の牛島	ふじのうしじま	17.8	客	⊡	昭 5.10. 1	6,888	(改)牛島(昭6.3.5)(種)信→留(昭6.3.1)
⊙	南桜井	みなみさくらい	20.6	客	⊡	昭 5.12. 9	15,143	臨時停留所・永沼で開業、昭6.7.3停留場、(改)→南桜井(移)0.8km大宮方より(昭31.12.23)
⊙	川間	かわま	22.9	客	⊡	昭 5.10. 1	18,058	☼
⊙	七光台	ななこうだい	25.1	客	⊡	昭43. 7. 1	5,301	(車)
⊙	清水公園	しみずこうえん	26.6	客	⊡	昭 4. 9. 1	3,871	
⊙	愛宕	あたご	27.7	客	⊡	昭 4. 9. 1	9,188	
⊙	野田市	のだし	28.6	客	⊡	明44. 5. 9	10,081	☼、(改)野田町(昭25.5.30)(橋)昭60.3.14
⊙	梅郷	うめさと	30.9	客	⊡	明44. 5. 9	15,960	
⊙	運河	うんが	33.2	客	⊡	明44. 5. 9	22,981	
	江戸川台	えどがわだい	35.1	客	⊡	昭33. 2.16	24,655	
	初石	はついし	36.8	客	⊡	明44. 5. 9	17,507	
	流山おおたかの森	ながれやまおおたかのもり	38.4	客	⊡	平17. 8.24	47,723	
	豊四季	とよしき	39.7	客	⊡	明44. 5. 9	14,109	☼
⊙	柏	かしわ	42.9	客	⊡	明44. 5. 9	136,499	(橋)昭59.2.1
	新柏	しんかしわ	45.8	客	⊡	昭58. 7.21	19,033	☼
	増尾	ますお	47.1	客	⊡	大12.12.27	13,039	
○	逆井	さかさい	48.0	客	⊡	昭 8. 7.29	13,864	
⊙	高柳	たかやなぎ	50.2	客	⊡	大12.12.27	11,972	
⊙	六実	むつみ	51.9	客	⊡	大12.12.27	15,463	☼
	新鎌ヶ谷	しんかまがや	53.3	客	⊡	平 1.11.28	35,729	(種)信→車(平11.11.25)
	鎌ヶ谷	かまがや	55.2	客	⊡	大12.12.27	21,932	☼
	馬込沢	まごめざわ	57.7	客	⊡	大12.12.27	25,998	(改)法典(大13.4.1)
	塚田	つかだ	60.1	客	⊡	大12.12.27	13,859	☼
	新船橋	しんふなばし	61.3	客	⊡	昭31. 9.15	4,339	(高)昭57.10.26
○	船橋	ふなばし	62.7	客	⊡	大12.12.27	107,418	(高)昭57.10.26

東上本線 (私)=秩父鉄道

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	池袋	いけぶくろ	—	客	⊡	大 3. 5. 1	464,908	
	北池袋	きたいけぶくろ	1.2	客	⊡	昭 9. 5. 1	8,402	開業時:東武堀ノ内(休)昭22.8.29(再)昭26.9.1(北池袋)
○	下板橋	したいたばし	2.0	客	⊡	大 3. 5. 1	14,776	☼、(橋)昭61.10.21
	大山	おおやま	3.0	客	⊡	昭 6. 8.25	46,598	
⊙	中板橋	なかいたばし	4.0	客	⊡	昭 8. 7.12	25,978	
	ときわ台	ときわだい	4.7	客	⊡	昭10.10.20	45,628	☼、(改)武蔵常盤(昭26.10.1)
⊙	上板橋	かみいたばし	6.0	客	⊡	大 3. 6.17	48,713	
	東武練馬	とうぶねりま	7.4	客	⊡	昭 6.12.29	58,264	☼
	下赤塚	しもあかつか	8.9	客	⊡	昭 5.12.29	17,655	
⊙	成増	なります	10.4	客	⊡	大 3. 5. 1	57,905	
○	和光市	わこうし	12.5	客	⊡	昭 9. 2. 1	151,804	(改)新倉(昭26.10.1)、(改)大和町(昭45.12.20)
	朝霞	あさか	14.0	客	⊡	大 3. 5. 1	61,386	☼、(改)膝折(昭7.5.10)
	朝霞台	あさかだい	16.4	客	⊡	昭49. 8. 6	145,301	
⊙	志木	しき	17.8	客	⊡	大 3. 5. 1	98,294	
	柳瀬川	やなせがわ	19.3	客	⊡	昭54.11. 8	21,303	☼
	みずほ台	みずほだい	20.6	客	⊡	昭52.10.21	39,894	
	鶴瀬	つるせ	22.0	客	⊡	大 3. 5. 1	41,155	(橋)昭43.8.16
⊙	ふじみ野	ふじみの	24.2	客	⊡	平 5.11.15	61,649	☼
○	上福岡	かみふくおか	25.9	客	⊡	大 3. 5. 1	53,023	
	新河岸	しんがし	28.3	客	⊡	大 3. 6.17	23,073	
	川越	かわごえ	30.5	客	⊡	大 4. 4. 1	121,051	(改)川越西町(昭15.7.22)
⊙	川越市	かわごえし	31.4	客	⊡	大 3. 5. 1	34,318	☼、(改)川越町(大11.12.1)
	霞ヶ関	かすみがせき	34.8	客	⊡	大 5.10.27	28,579	(改)的場(昭5.1.14)
	鶴ヶ島	つるがしま	37.0	客	⊡	昭 7. 4.10	34,105	
	若葉	わかば	38.9	客	⊡	昭54. 4. 2	35,263	☼
⊙	坂戸	さかど	40.6	客	⊡	[illegible]	[illegible]	(改)坂戸町([illegible])

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降人員	備考
	[illegible]	[illegible]	42.7	客	⊡	昭48. 8.21	19,349	
●	高坂	たかさか	46.2	客	⊡	大12.10. 1	26,700	☼、(無)昭59.8.1
	東松山	ひがしまつやま	49.9	客	⊡	大12.10. 1	29,816	(旧)武州松山(昭29.10.1)
●	森林公園	しんりんこうえん	52.6	客	・	昭46. 3. 1	13,971	☼
	つきのわ	つきのわ	55.4	客	⊡	平14. 3.26	4,080	
	武蔵嵐山	むさしらんざん	57.1	客	⊡	大12.11. 5	8,225	☼、(旧)菅谷(昭10.10.1)
○	嵐山信号場	らんざんしんごうじょう	60.1	信		平17. 3.17	—	
◉	小川町	おがわまち	64.1	客	⊡	大12.11. 5	11,219	☼
◉	東武竹沢	とうぶたけざわ	67.1	客	⊡	昭 7. 7.23	736	(旧)竹沢(昭9.7.1)
◉	男衾	おぶすま	70.8	客	⊡	大14. 7.10	1,987	
◉	鉢形	はちがた	73.5	客	⊡	大14. 7.10	1,100	☼
	玉淀	たまよど	74.4	客	⊡	昭 9. 4. 1	571	(休)昭18.12.26(再)昭22.8.29(復)(移)0.2km小川町方より(昭26.9.7)
○	寄居	よりい	75.0	客	⊠	大14. 7.10	4,108	

越生線 Ⓙ=JR東日本

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降人員	備考
●	坂戸		—					
●	一本松	いっぽんまつ	2.8	客	⊡	昭 9.12.16	4,027	(◯)無→有(昭40.5.17)
	西大家	にしおおや	4.4	客	⊡	昭11. 2.28	3,235	☼、(無)昭59.8.1
●	川角	かわかど	5.6	客	⊡	昭 9.12.16	14,355	(◯)無→有(昭40.5.17)
	武州長瀬	ぶしゅうながせ	7.6	客	⊡	昭 9.12.16	4,920	(◯)無→有(昭40.5.17)
	東毛呂	ひがしもろ	8.6	客	⊡	昭 9.12.16	5,263	
	武州唐沢	ぶしゅうからさわ	9.4	客	⊡	昭 9.12.16	2,701	(◯)無→有(昭40.5.17)
	越生	おごせ	10.9	客	Ⓙ	昭 9.12.16	3,839	☼、(無)昭38.7.1、委託昭9.12.16

西武鉄道

沿革年表

年月日	事項
明45. 5. 7	武蔵野鉄道株式会社設立
大 4. 4.15	池袋—飯能間開業(1067mm·蒸気)
11.11. 1	池袋—所沢間電化
14. 3.15	所沢—西所沢間電化
12.23	西所沢—飯能間電化
昭 2.10.15	豊島線練馬—豊島(現豊島園)間開業
3. 8.11	池袋—練馬間複線化
4. 3.20	練馬—保谷間複線化
5. 1	狭山線西所沢—村山公園(現西武球場前)間開業
9.10	飯能—吾野間開業
15. 3.12	多摩湖鉄道を合併
19. 2.28	西所沢—村山公園(現西武球場前)間営業休止
20. 9.22	旧西武鉄道、食糧増産を合併し西武農業鉄道と社名変更
21. 2.14	保谷—田無町(現ひばりヶ丘)間複線化
11.15	西武鉄道に社名変更
昭23. 4. 1	東村山—村山貯水池(現西武園)間営業再開
11. 5	東村山—国分寺間電化
25. 4. 6	東村山—柳瀬信号所間複線化
5.15	小川—玉川上水間開業
5.23	東村山—村山貯水池間に野口信号所を新設、野口信号所—西武園間開業
7.11	武蔵境—北多磨(現白糸台)間電化
11. 1	北多磨—是政間電化
26.10. 7	西所沢—狭山湖(現西武球場前)間営業再開(内燃)
27. 3.21	西所沢—狭山湖(現西武球場前)間電化
3.25	高田馬場—西武新宿間営業開始
7.15	おとぎ電車多摩ホテル前—ユネスコ村間を地方鉄道に改組、山口線に改称
28. 3.28	田無町(現ひばりヶ丘)—東久留米間複線化
9.26	東久留米—清瀬間複線化

右上につづく

年月日	事項
昭29.10.12	小川—玉川上水間電化
33. 9.16	新宿線から小平、萩山経由多摩湖(現西武遊園地)へ直通運転開始
12.19	柳瀬信号所—所沢間複線化
34.12.21	清瀬—秋津間複線化
35. 5.25	秋津—所沢間複線化
36. 9.20	多摩湖線0.4km延伸、多摩湖駅(現西武遊園地)移設
37. 9. 1	萩山—小川間開業
38.11. 1	池袋—所沢間で私鉄初の10両運転開始
40.11. 5	所沢—西所沢間複線化
41. 5.16	小手指検車区(現車両基地)開設
5.25	西所沢—小手指信号所(現小手指)間複線化
10.28	小手指信号所—武蔵藤沢間複線化
42.10.27	所沢—新所沢間複線化
11. 7	小平—萩山間複線化
43. 5.15	玉川上水—拝島間開業
11.12	恋ヶ窪—羽根沢信号所間複線化
11.13	武蔵藤沢—入間市間複線化
44. 9.26	新所沢—入曽間複線化
10. 1	南入曽検車区(現車両基地)開設
10. 2	仏子—笠縫信号所間複線化
10.14	西武秩父線営業開始、特急レッドアロー登場
	ATS使用開始(多摩川線·安比奈線·山口線を除く)
	仏子—西武秩父間CTC使用開始
45. 1. 1	横瀬検車区(現車両基地)開設
48. 6. 8	田無—西武柳沢間立体交差化
11.29	最高速度100キロ運転実施
49. 9. 6	多摩川線単線自動化およびATS使用開始
50. 3.20	入間市—仏子間複線化
6. 2	西武新宿—本川越間急行10両運転開始
11.26	入曽—入間川(現狭山市)間複線化
51. 3. 1	所沢—新秋津間貨物連絡線竣工。池袋·国分寺両駅の貨物中継を新秋津に変更
12. 1	列車無線全線使用開始(安比奈·山口線を除く)
54.12. 7	萩山—小川間複線化
55. 3.12	南大塚—脇田信号所間複線化
58.10. 1	西武有楽町線新桜台—小竹向原間開業
12. 1	武蔵砂川—西武立川間複線化
59. 5.14	山口線休止(昭60.4.25廃止)
昭60. 4.25	山口線(案内軌条式)開業
62.12.10	石神井公園—富士見台間高架化
平 1. 4. 1	秩父鉄道へ直通運転開始
12.14	新狭山—南大塚間複線化
2. 9.16	玉川上水車両管理支所(現車輌基地)開設
3. 3. 9	自動改札機導入、豊島園駅で使用開始
3.29	小川—西小川信号所間複線化
7.27	狭山市—新狭山間複線化
5.12. 6	新宿線に10000系特急ニューレッドアロー登場
6.12. 7	西武有楽町線練馬—新桜台間開業
8. 4. 1	多摩川線ワンマン運転開始、所沢〜東横瀬間貨物営業廃止
9. 8. 2	桜台—練馬間高架化
12.13	中村橋—富士見台間高架化
10. 3.26	池袋線·営団(現東京メトロ)有楽町線相互直通運転開始
11.20	多摩湖線国分寺—萩山間ワンマン運転開始
12. 6.16	武蔵ヶ丘車両研修場開設
10.14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
13. 3. 4	練馬—中村橋間高架化
12. 6	笠縫—飯能間複線化
12.15	中村橋—練馬高野台間高架複々線化
15. 3.12	練馬—中村橋間高架複々線化
	飯能—西武秩父間ワンマン運転開始
18. 3.27	西武ホールディングスの子会社となる
19. 3.18	ICカードシステムPASMO導入
20. 6.14	東京地下鉄副都心線乗入開始
23. 4.17	石神井公園駅高架化

西武鉄道(初代)

年月日	事項
明25. 8. 5	川越鉄道株式会社設立
27.12.21	国分寺—久米川仮(現東村山)間開業(1067mm·蒸気)
28. 3.21	久米川仮—川越(現本川越)間開業、甲武鉄道が営業を管理
39. 9.30	甲武鉄道の委託管理を解除、自営となる
大 9. 6. 1	武蔵水電会社に合併(武蔵水電は川越電気鉄道:川越町—大宮町間を経営)
10.10. 1	武蔵水電が西武軌道(新宿—荻窪間)を合併
11. 6. 1	武蔵水電が帝国電灯に合併、鉄軌道業を武蔵鉄道に譲渡
8.15	武蔵を西武と改め西武鉄道(初代)設立
14. 2.15	安比奈線南大塚—安比奈間開業(貨物)

次頁につづく

昭 2・ 4・16	東村山ー高田馬場間開業(複線電化)、東村山ー川越(現本川越)間電化
8・31	多摩鉄道を買収
4・ 1・20	国鉄高田馬場駅へ乗り入れ
5・ 4・ 5	東村山ー村山貯水池前(現西武園)間営業開始
16・ 2・28	大宮線(川越久保町ー大宮)を廃止
19・ 5・10	東村山ー狭山公園(現西武園)間営業休止
20・ 9・22	武蔵野鉄道に合併

多摩湖鉄道

昭 3・ 3・ 7	多摩湖鉄道株式会社設立
4・ 6	国分寺ー萩山間開業(1067mm・蒸気)
昭 3・11・ 2	萩山ー本小平間開業
5・ 1・23	萩山ー村山貯水池(仮駅、国分寺起点8.0km)間開業
11・12・30	村山貯水池仮駅を国分寺起点8.9kmに移転し本駅(現西武遊園地)とする
15・ 3・12	武蔵野鉄道に合併

多摩鉄道

明43・ 8・ 5	多摩鉄道株式会社設立
大 6・10・22	武蔵境ー北多磨(現白糸台)間開業(1067mm・蒸気)
8・ 6・ 1	北多摩ー常久(現競艇場前)間開業
11・ 6・20	常久ー是政間営業開始
昭 2・ 8・31	西武鉄道(初代)に合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
池袋線								
⊙	池袋	いけぶくろ	ー	客	⊡	大 4. 4.15	472,022	☼
	椎名町	しいなまち	1.9	客	⊡	大13. 6.11	17,638	
⊙	東長崎	ひがしながさき	3.1	客	⊡	大 4. 4.15	26,109	☼(長崎)
⊙	江古田	えこだ	4.3	客	⊡	大11.11. 1	32,942	
	桜台	さくらだい	5.2	客	⊡	昭11. 7.10	12,978	(休)昭20.2.3、(再)昭23.4.1(高)平9.8.2
⊙	練馬	ねりま	6.0	客	⊡	大 4. 4.15	109,306	☼、(高)平9.8.2
⊙	中村橋	なかむらばし	7.5	客	⊡	大13. 6.11	37,061	(高)平9.12.13
	富士見台	ふじみだい	8.3	客	⊡	大14. 3.15	23,588	(改)貫井(昭8.3.1)(高)平9.12.13
○	練馬高野台	ねりまたかのだい	9.5	客	⊡	平 6.12. 7	23,996	☼(高野台)、(高)平13.12.15
⊙	石神井公園	しゃくじいこうえん	10.6	客	⊡	大 4. 4.15	68,820	(改)石神井(昭8.3.1)(高)平23.4.17
	大泉学園	おおいずみがくえん	12.5	客	⊡	大13.11. 1	81,725	(改)東大泉(昭8.3.1)
○	保谷	ほうや	14.1	客	⊡	大 4. 4.15	55,162	▣☼
⊙	ひばりケ丘	ひばりがおか	16.4	客	⊡	大13. 6.11	66,387	(改)田無町(昭34.5.1)
	東久留米	ひがしくるめ	17.8	客	⊡	大 4. 4.15	51,808	☼(久留米)
⊙	清瀬	きよせ	19.6	客	⊡	大13. 6.11	68,010	
	秋津	あきつ	21.8	客	⊡	大 6.12.12	76,217	☼
⊙	所沢	ところざわ	24.8	客	⊡	明28. 3.21	93,399	日☼
○	西所沢	にしところざわ	27.2	客	⊡	大 4. 4.15	23,863	(改)小手指(大4.9.1)
⊙	小手指	こてさし	29.4	客	⊡	昭45.11.20	46,571	▣☼
○	狭山ケ丘	さやまがおか	31.6	客	⊡	大 4. 4.15	25,997	(改)三ケ島村(昭8.3.1)、(改)元狭山(大4.8)
○	武蔵藤沢	むさしふじさわ	32.9	客	⊡	大15. 4. 1	22,412	☼(藤沢)
	稲荷山公園	いなりやまこうえん	35.9	客	⊡	昭 8. 4. 1	8,396	☼(豊岡)
⊙	入間市	いるまし	36.8	客	⊡	大 4. 4.15	34,580	☼、(改)豊岡町(昭42.4.1)
○	仏子	[illegible]	39.7	客	⊡	大 4. 4.15	12,917	
	元加治	[illegible]	41.0	客		大15. 4. 3	6,890	(無)平11.1.21
●	飯能	[illegible]	43.7	客	⊡	大 4. 4.15	32,293	☼
	東飯能	ひがしはんのう	44.5	客	⊡	昭 6.12.10	5,213	平11.2.10 JRと分離
○	北飯能(信)	きたはんのうしんごうじょう	45.0	信		平 8.10.31	ー	
○	武蔵丘(信)	むさしがおかしんごうじょう	46.5	信		昭63.11.16	ー	▣
⊙	高麗	こま	48.5	客	⊡	昭 4. 9.10	3,221	☼
⊙	武蔵横手	むさしよこて	51.3	客	⊡	昭 4. 9.10	463	(廃)昭29.10.10、(復)昭45.2.1
⊙	東吾野	ひがしあがの	53.8	客	⊡	昭 4. 9.10	664	(改)虎秀(昭8.3.1)
⊙	吾野	あがの	57.8	客	⊡	昭 4. 9.10	793	☼
西武秩父線								
⊙	(吾野)		ー					
⊙	西吾野	にしあがの	3.6	客	⊡	昭44.10.14	421	
⊙	正丸	しょうまる	6.3	客	⊡	昭44.10.14	304	
⊙	正丸トンネル(信)	しょうまるとんねる	19.0	信		昭44.10.14	ー	
⊙	芦ケ久保	あしがくぼ	12.4	客	⊡	昭44.10.14	326	
⊙	横瀬	よこぜ	16.4	客	⊡	昭44.10.14	1,770	▣☼
○	西武秩父	せいぶちちぶ	19.0	客	⊡	昭44.10.14	6,919	
西武有楽町線								(私)ー東京地下鉄
⊙	(練馬)		ー					
○	新桜台	しんさくらだい	1.4	客	⊡	昭58.10. 1	6,407	
○	小竹向原	こたけむかいはら	2.6	客	(私)	昭58.10. 1	96,897	
豊島線								
⊙	(練馬)							
○	豊島園	としまえん	1.0	客	⊡	昭 2.10.15	12,707	(改)豊島(昭8.3.1)
狭山線								
	(西所沢)		ー					
⊙	下山口	しもやまぐち	1.8	客	⊡	昭 4. 5. 1	8,632	(廃)昭29.10.10、(復)昭51.6.4
○	西武球場前	せいぶきゅうじょうまえ	4.2	客	⊡	昭 4. 5. 1	9,356	☼(山口)、(改)狭山湖(昭54.3.25)、(改)村山(昭26.10.7)、(改)村山貯水池際(昭16.4.1)、(改)村山公園(昭8.3.1)、(休)昭19.2.28、(再)昭26.10.7
新宿線								
⊙	西武新宿	せいぶしんじゅく	ー	客	⊡	昭27. 3.25	170,822	
	高田馬場	たかだのばば	2.0	客	⊡	昭 2. 4.16	287,513	0.3km田無方の仮駅より移設(昭3.4.15)
	下落合	しもおちあい	3.2	客	⊡	昭 2. 4.16	10,752	☼(落合)
⊙	中井	なかい	3.9	客	⊡	昭 2. 4.16	27,622	
	新井薬師前	あらいやくしまえ	5.2	客	⊡	昭 2. 4.16	22,599	
⊙	沼袋	ぬまぶくろ	6.1	客	⊡	昭 2. 4.16	19,068	☼
	野方	のがた	7.1	客	⊡	昭 2. 4.16	21,844	
	都立家政	とりつかせい	8.0	客	⊡	昭12.12.25	17,040	(改)府立家政(昭18.7.1)
	鷺ノ宮	さぎのみや	8.5	客	⊡	昭 2. 4.16	29,260	
	下井草	しもいぐさ	9.8	客	⊡	昭 2. 4.16	23,039	
	井荻	いおぎ	10.7	客	⊡	昭 2. 4.16	[illegible]	

	上井草	かみいぐさ	11.1	客	•	昭 2. 4.16	19,740	
◉	上石神井	かみしゃくじい	12.8	客	•	昭 2. 4.16	42,287	▣
	武蔵関	むさしせき	14.1	客	•	昭 2. 4.16	27,864	☼
◉	東伏見	ひがしふしみ	15.3	客	•	昭 2. 4.16	23,941	(改)上保谷(昭4.11.20)
	西武柳沢	せいぶやなぎさわ	16.3	客	⊡	昭 2. 4.16	16,164	☼(柳沢)
◉	田無	たなし	17.6	客	⊡	昭 2. 4.16	73,739	☼
	花小金井	はなこがねい	19.9	客	⊡	昭 2. 4.16	51,665	
◉	小平	こだいら	22.6	客	•	昭 2. 4.16	36,533	☼
	久米川	くめがわ	24.6	客	•	昭 2. 4.16	32,220	
◉	東村山	ひがしむらやま	26.0	客	•	明27.12.21	45,705	☼、(改)久米川仮(明28.8.6)
◉	(所沢)		28.9					
	航空公園	こうくうこうえん	30.5	客	⊡	昭62. 5.28	27,399	
○	新所沢	しんところざわ	31.7	客	•	昭26. 6.1	54,975	(改)北所沢(昭34.2.1)
	南入曽(信)	みなみいりそ	33.7	信		昭44. 9.26	–	▣☼
⏀	入曽	いりそ	35.6	客	⊡	明28. 3.21	18,945	
○	狭山市	さやまし	38.6	客	•	明28. 3.21	40,847	☼(入間川)、(改)入間川(昭54.3.25)
	新狭山	しんさやま	41.3	客	⊡	昭39.11.15	21,525	
⏀	南大塚	みなみおおつか	43.9	客	⊡	明30.11.14	15,415	
○	脇田(信)	わきた	45.6	信		昭55. 3.13	–	
○	本川越	ほんかわごえ	47.5	客	•	明28. 3.21	47,138	☼(川越)、(改)川越(昭15.7.22)

西武園線

	(東村山)		–					
	西武園	せいぶえん	2.4	客	•	昭 5. 4. 5	3,998	(改)村山貯水池(昭26.3.1)、(改)狭山公園(昭23.4.1)、(改)村山貯水池前(昭16.3.1)、㊡昭19.5.10、(復)昭23.4.1

拝島線

○	(小平)		–					
○	(萩山)		1.2					
○	(小川)		2.8					
	東大和市	ひがしやまとし	5.8	客	•	昭25. 5.15	23,468	(改)青梅橋(昭54.3.25)、㊭昭55.7.17
	玉川上水	たまがわじょうすい	7.3	客	•	昭25. 5.15	38,342	▣☼
○	武蔵砂川	むさしすながわ	9.7	客	⊡	昭58.12.12	10,225	
○	西武立川	せいぶたちかわ	11.7	客	⊡	昭43. 5.15	7,821	
○	拝島	はいじま	14.3	客	•	昭43. 5.15	32,607	☼

多摩湖線

	(国分寺)		–			昭 3. 4. 6		
•	本町(信)	ほんまち	1.2	信		昭41. 7. 1	–	
◉	一橋学園	ひとつばしがくえん	2.4	客	•	昭 8. 9.11	19,546	(改)一橋大学(昭41.7.1)、(改)商大予科前(昭24.5)
	青梅街道	おうめかいどう	3.4	客	•	昭 3. 4. 6	6,959	
	萩山	はぎやま	4.6	客		昭 3. 4. 6	10,332	
	八坂	やさか	5.6	客	•	昭17.10. 1	5,261	

右上につづく

•	回田(信)	めぐりた	7.0	信		昭38. 4. 5	–	
	武蔵大和	むさしやまと	8.1	客	•	昭 5. 1.23	7,183	(改)村山貯水池(昭11.12.30)
	西武遊園地	せいぶゆうえんち	9.2	客	•	昭11.12.30	3,079	(改)多摩湖(昭54.3.25)、(改)狭山公園前(昭26.9.1)、(改)村山貯水池(昭16.4.1)

国分寺線

○	(東村山)		–					
◉	小川	おがわ	2.7	客	⊡	明27.12.21	28,300	☼
•	鷹の台	たかのだい	4.2	客	•	昭23.10.21	25,923	
	恋ケ窪	こいがくぼ	5.7	客		昭30. 2.10	10,923	
	羽根沢(信)		6.9	信		昭43.11.12	–	
	国分寺	こくぶんじ	7.8	客	⊡	明27.12.21	112,056	

多摩川線

○	武蔵境	むさしさかい	–	客	⊡	大 6.10.22	22,390	平16.11.7 JRと分離
◉	新小金井	しんこがねい	1.9	客	⊡	大 6.10.22	3,349	
◉	多摩	たま	4.1	客	⊡	昭 4. 1. 5	12,401	☼、(改)多摩墓地前(平13.3.28)
◉	白糸台	しらいとだい	5.5	客	⊡	大 6.10.22	5,209	▣、(改)北多摩(平13.3.28)
◉	競艇場前	きょうていじょうまえ	7.0	客	⊡	大 8. 6. 1	2,647	(改)常久(昭29.5.1)
○	是政	これまさ	8.0	客	⊡	大11. 6.20	7,390	

山口線

	(西武遊園地)		–	客		昭60. 4.25		
	遊園地西	ゆうえんちにし	0.3	客	○	昭60. 4.25	950	
◉	東中峯(信)	ひがしなかみね	1.0	信		昭60. 4.25	–	☼(中峰)
◉	(西武球場前)		2.8	客		昭60. 4.25		▣(山口)

京王電鉄

沿革年表

明43· 9·21	京王電気軌道株式会社設立	大12· 5· 1	調布ー府中間複線化
大 2· 4·15	笹塚ー調布間開業(1372mm·600V)	15·12· 1	玉南電気鉄道を合併
10·11	代々幡ー笹塚間開業	昭 2· 6· 1	旧玉南線1372mm改軌
3· 4· 8	幡代小学校前ー代々幡間開業	3· 5·22	新宿ー東八王子(現京王八王子)間直通運転開始
6·11	代々木ー幡代小学校前間開業	4· 4· 1	関戸(現聖蹟桜ケ丘)ー北野間複線化
11·19	新町ー代々木間開業	4· 7	府中ー中河原間複線化
4· 3·31	葵橋ー新町間開業	6· 3·20	御陵線北野ー御陵前間開業
5· 1	停車場前ー葵橋間開業	19· 5·31	東京急行電鉄と合併、京王営業局となる
5·30	新宿追分ー停車場前間開業	20· 1·21	御陵線休止
5· 6· 1	調布ー多摩川原(現京王多摩川)間開業	7·24	京王新宿駅を省線青梅口(現西口)に移転開業
9· 1	調布ー飛田給間開業	10· 1	軌道から地方軌道に変更
10·31	飛田給ー府中間開業	23· 6· 1	京王線·井の頭線とバス3営業所が京王帝都電鉄となる
9· 6·25	烏山(現千歳烏山)ー金子(現つつじヶ丘)間複線化により新宿ー調布間複線となる	25· 3·25	調布ー京王多摩川間複線運転再開
		30· 4·29	競馬場線開業

次頁につづく

昭32・1・21	京王線4輌編成運転開始（新宿ー東八王子間急行）
37・12・30	井の頭線3000系営業運転開始
38・4・1	新宿地下駅営業開始、京王線5輌編成運転開始
8・4	京王線1500V昇圧、5000系営業運転開始
10・1	新宿ー東八王子間特急運転開始（最高時速90km）
10・16	京王線6輌編成運転開始
39・4・21	中河原〜聖蹟桜ヶ丘間複線化により新宿〜北野間複線となる
4・29	多摩動物公園線（現動物園線）開業
10・19	新宿ー京王八王子間特急所要37分となる（最高時速95km）
42・10・1	高尾線開業
43・4・1	新宿ー桜上水間ATS設置
5・11	京王線に初の冷房車入線
11・1	京王線7輌編成運転開始
44・2・25	井の頭線に冷房車入線
9・30	ATSを全線で使用開始
45・6・3	北野ー京王八王子間複線化
7・10	八幡山駅高架化完成
46・4・1	相模原線京王多摩川ー京王よみうりランド間開業 新宿ー京王八王子間特急所要35分（最高時速105km）
4・30	井の頭線5輌編成運転を開始
12・15	井の頭線急行運転を開始
47・5・23	京王線初の4扉20m車6000系営業運転開始
49・6・1	全駅自動券発機化が完了
10・18	相模原線京王よみうりランドー京王多摩センター間開業
50・10・20	京王線8輌編成運転を開始
53・7・21	笹塚駅高架化が完成
10・31	京王新線（新線新宿ー笹塚間）開業、新宿ー笹塚間複々線化
55・3・16	京王線・都営新宿線相互直通運転開始
56・9・1	京王線10輌編成運転開始（京王多摩センターー岩本町間通勤快速）
58・7・17	京王線在来線の初台ー幡ケ谷間地下化
10・1	京王線の車輌工場を桜上水から若葉台へ移転
59・3・21	井の頭線全車輌を3000系に統一（井の頭線冷房化率100%となる）
3・31	手・小荷物取扱廃止
昭59・10・1	電車区・車掌区・検車区を桜上水から若葉台へ移転
63・5・21	相模原線京王多摩センターー南大沢間開業
平1・4・2	京王八王子地下駅開業
2・3・30	相模原線南大沢ー橋本間開業、相模原線全通
10・27	長沼・北野駅付近高架化
3・3・15	6000系5扉車営業運転開始
4・3・3	京王線に8000系入線
5・28	京王線特急が全列車10輌編成となる
12・26	京王線冷房化率100%となる
5・3・1	府中駅付近連続立体交差化に伴い府中駅新駅舎使用開始
7・9・28	神泉での2車輌扉締切を解消
8・1・9	井の頭線1000系営業運転開始
10・7・1	京王電鉄に社名変更
11・7・28	競馬場線でワンマン運転開始（平日）
12・10・14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
10・20	動物園線ワンマン運転開始
13・1・24	京王線9000系営業運転開始
19・3・18	ICカードシステムPASMO導入
24・8・19	柴崎ー西調布間・京王多摩川ー調布間地下化

玉南電気鉄道

大11・7・27	玉南電気鉄道株式会社設立
14・3・24	府中ー東八王子（現京王八王子）間開業（1067mm・600V）
15・12・1	京王電気軌道に合併

帝都電鉄

昭3・7・28	渋谷急行電気鉄道株式会社設立
9・24	東京山手急行電鉄株式会社設立
5・11・26	東京山手急行電鉄を東京郊外鉄道と改称
6・2・1	東京郊外鉄道は渋谷急行電気鉄道を合併
8・1・19	東京郊外鉄道は帝都電鉄と改称
8・1	渋谷ー井の頭公園間開業（1067mm・1500V）
9・4・1	井の頭公園ー吉祥寺間開業
15・5・1	小田原急行鉄道に合併
16・3・1	小田原急行鉄道を小田急電鉄と改称
17・5・1	陸上交通事業調整法により小田急電鉄は京浜電気鉄道とともに東京横浜電鉄と合併し、東京急行電鉄と改称。帝都線を井の頭線と改称

駅一覧

※乗降客数は平成23年度1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
京王線								✡＝下表の他に天神橋（新宿ー初台間）
⊙	新宿	しんじゅく	―	客	・	昭20 7.24	711,892	(地)昭38.4.1、(地)昭53.10.31（新線新宿）
	初台	はつだい	1.7	客	⊡	大 3. 6.11	52,958	(改)改正橋(大8.9)、(地)昭39.6.7、(地)昭53.10.31（新線）
	幡ケ谷	はたがや	2.7	客	⊡	大 2.10.11	29,639	(地)昭53.10.31
⊙	笹塚	ささづか	3.6	客	⊡	大 2. 4.15	72,851	✡、(高)昭53.7.21
	代田橋	だいたばし	4.4	客	⊡	大 2. 4.15	20,245	
	明大前	めいだいまえ	5.2	客	⊡	大 2. 4.15	49,433	(改)松原（昭10.2.8）、(改)火薬庫前（大6）
	下高井戸	しもたかいど	6.1	客	⊡	大 2. 4.15	44,409	(改)日大前（昭19.6）、(改)下高井戸（昭13.3.25）
⊙	桜上水	さくらじょうすい	7.0	客	⊡	大15. 4.25	36,181	(改)京王車庫前（昭12.5.1）、(改)北沢車庫前（昭8.8.11）
	上北沢	かみきたざわ	7.8	客	⊡	大 2. 4.15	14,265	✡、(改)北沢（昭7.12.10）、(改)北沢（不明）
⊙	八幡山	はちまんやま	8.4	客	⊡	大 7. 5. 1	39,321	(改)松沢（昭12.9.1）、(高)昭45.7.10
	芦花公園	ろかこうえん	9.1	客	⊡	大 2. 4.15	13,656	(改)上高井戸（昭12.9.1）
	千歳烏山	ちとせからすやま	9.9	客	⊡	大 2. 4.15	74,518	✡、(改)烏山（昭4.8.7）
	仙川	せんかわ	11.5	客	⊡	大 2. 4.15	71,480	(改)下仙川（大6　）
⊙	つつじケ丘	つつじがおか	12.5	客	⊡	大 2. 4.15	43,789	(改)金子（昭32.5.15）、(移)昭2.12.17
	柴崎	しばさき	13.3	客	⊡	大 2. 4.15	17,171	(移)昭2.12.17
	国領	こくりょう	14.2	客	⊡	大 2. 4.15	37,508	(移)昭2.12.17(地)平24.8.19
	布田	ふた	14.9	客	⊡	大 6.　.	15,379	(移)昭2.12.17(地)平24.8.19
⊙	調布	ちょうふ	15.5	客	⊡	大 2. 4.15	113,423	✡、(移)昭28.12.10(地)平24.8.19
	西調布	にしちょうふ	17.0	客	⊡	大 5. 9. 1	15,789	✡、(改)上石原（昭34.6.1）
	飛田給	とびたきゅう	17.7	客	⊡	大 5. 9. 1	23,145	
	武蔵野台	むさしのだい	18.8	客	⊡	大 5.10.31	24,469	(改)車返（昭34.6.1）
	多磨霊園	たまれいえん	19.6	客	⊡	大 5.10.31	11,418	(改)市公園墓地前（昭12.5.1）、(改)多摩（昭7.12.8）
⊙	東府中	ひがしふちゅう	20.4	客	⊡	昭10.11.12	20,095	(改)臨時競馬場前（昭15.10.26）
⊙	府中	ふちゅう	21.9	客	⊡	大 5.10.31	85,343	✡、(高)平5.3.1
	分倍河原	ぶばいがわら	23.1	客	⊡	大14. 3.24	85,898	(改)屋敷分（昭4.5.1）、(移)昭4.3.12
	中河原	なかがわら	24.7	客	⊡	大14. 3.24	24,724	✡、(高)昭49.7.30
	聖蹟桜ケ丘	せいせきさくらがおか	26.3	客	⊡	大14. 3.24	65,731	(改)関戸（昭12.5.1）、(高)昭44.5.29
	百草園	もぐさえん	28.0	客	⊡	大14. 3.24	7,550	(改)百草（昭12.5.1）
⊙	高幡不動	たかはたふどう	29.7	客	⊡	大14 3.24	58,919	[園]✡（新高幡）、(改)高幡（昭12.5.1）
	南平	みなみだいら	32.1	客	⊡	大15. 4.28	10,619	
	平山城址公園	ひらやまじょうしこうえん	33.4	客	⊡	大14. 3.24	8,806	(改)平山（昭30.9.11）
	長沼	ながぬま	34.9	客	⊡	大14. 3.24	4,096	✡、(高)平2.10.27
⊙	北野	きたの	36.1	客	⊡	大14. 3.24	22,145	(高)平2.10.27
	京王八王子	けいおうはちおうじ	37.9	客	⊡	大14. 3.24	57,428	(改)東八王子(移)190m短縮（昭38.12.11）、(地)平1.4.2
相模原線								
⊙	（調布）							
	京王多摩川	けいおうたまがわ	1.2	客	⊡	大 5. 6. 1	15,887	✡、(改)多摩川原（昭12.5.1）、(高)昭[illegible]

乗換	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅舎	開設年月日	乗車客数	備考
	京王稲田堤	けいおういなだつつみ	2.5	客	⊡	昭46. 4. 1	47,957	
	京王よみうりランド	けいおうよみうりらんど	3.9	客	⊡	昭46. 4. 1	11,096	
	稲城	いなぎ	5.5	客	⊡	昭49.10.18	19,443	☼
⊙	若葉台	わかばだい	8.8	客	⊡	昭49.10.18	22,636	車、(高)昭49.10.18
	京王永山	けいおうながやま	11.4	客	⊡	昭49.10.18	41,658	☼
⊙	京王多摩センター	けいおうたませんたー	13.7	客	•	昭49.10.18	81,249	
	京王堀之内	けいおうほりのうち	16.0	客	•	昭63. 5.21	29,513	
	南大沢	みなみおおさわ	18.2	客	•	昭63. 5.21	60,097	
	多摩境	たまさかい	20.1	客	•	平3. 4. 6	17,184	
⊙	橋本	はしもと	22.6	客	•	平2. 3.30	87,242	☼

競馬場線

乗換	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅舎	開設年月日	乗車客数	備考
•	(東府中)		—					
	府中競馬正門前	ふちゅうけいばせいもんまえ	0.9	客	•	昭30. 4.29	2,944	

動物園線

乗換	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅舎	開設年月日	乗車客数	備考
•	(高幡不動)		—					
	多摩動物公園	たまどうぶつこうえん	2.0	客	•	昭39. 4.29	5,958	

高尾線

乗換	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅舎	開設年月日	乗車客数	備考
•	(北野)		—					
	京王片倉	けいおうかたくら	1.7	客	•	昭6. 3.20	4,177	(休)昭20.1.21、(復)昭42.10.1
	山田	やまだ	3.2	客	•	昭6. 3.20	4,580	(休)昭20.1.21、(復)昭42.10.1
	めじろ台	めじろだい	4.3	客	⊡	昭42.10. 1	17,640	
	狭間	はざま	5.8	客	⊡	昭42.10. 1	6,776	
○	高尾	たかお	6.9	客	⊡	昭42.10. 1	26,743	☼、(高)昭42.10.1
○	高尾山口	たかおさんぐち	8.6	客	⊡	昭42.10. 1	9,809	(高)昭42.10.1

☼=下表の他に代田

井の頭線

乗換	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅舎	開設年月日	乗車客数	備考
○	渋谷	しぶや	—			昭8. 8. 1	335,475	(移)0.1km短縮(平9.12.28)
	神泉	しんせん	0.5	客	•	昭8. 8. 1	9,871	(休)昭21.3.15 (復)昭22.4.1
	駒場東大前	こまばとうだいまえ	1.4	客	•	昭40. 7.11	39,297	☼
	池ノ上	いけのうえ	2.4	客	•	昭8. 8. 1	9,334	
	下北沢	しもきたざわ	3.0	客	⊡	昭8. 8. 1	127,124	
	新代田	しんだいた	3.5	客	⊡	昭8. 8. 1	8,288	(改)代田二丁目(昭41.7.21)
	東松原	ひがしまつばら	4.0	客	⊡	昭8. 8. 1	18,374	
	(明大前)		4.9			昭8. 8. 1	※33,684	(改)西松原(昭10.2.8) ※他に京王線乗換169,104人
⊙	永福町	えいふくちょう	6.0	客	⊡	昭8. 8. 1	29,875	
	西永福	にしえいふく	6.7	客	⊡	昭8. 8. 1	18,087	
	浜田山	はまだやま	7.5	客	⊡	昭8. 8. 1	28,169	
	高井戸	たかいど	8.7	客	⊡	昭8. 8. 1	41,374	(高)昭47.3.15
○	富士見ケ丘	ふじみがおか	9.4	客	⊡	昭8. 8. 1	13,370	車
	久我山	くがやま	10.2	客	⊡	昭8. 8. 1	36,633	
	三鷹台	みたかだい	11.2	客	⊡	昭8. 8. 1	22,574	

右上につづく

乗換	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅舎	開設年月日	乗車客数	備考
	井の頭公園	いのかしらこうえん	[illegible]	客	•	[illegible]	[illegible]	
	吉祥寺	きちじょうじ	12.7	客	⊡	昭9. 4. 1	140,929	

多摩都市モノレール

沿革年表

昭61. 4. 8	多摩都市モノレール株式会社設立
62.12.26	上北台—多摩センター間特許
平10.11.27	上北台—立川北間開業
平12. 1.10	立川北—多摩センター間開業
13. 4.20	隣駅まで100円の特例運賃設定
19. 3.18	IC乗車券システムPASMO導入

駅一覧

※乗車客数は平成23年度1日平均(降車客を含まず)

構内換	駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅舎配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
	上北台	かみきたたい	—	客	⊡	平10.11.27	5,896	
	桜街道	さくらかいどう	0.7	客	⊡	平10.11.27	2,937	
⊙	玉川上水	たまがわじょうすい	1.5	客	⊡	平10.11.27	10,097	
	砂川七番	すながわななばん	2.5	客	⊡	平10.11.27	2,135	
	泉体育館	いずみたいいくかん	3.0	客	⊡	平10.11.27	2,512	
	立飛	たちひ	3.6	客	⊡	平10.11.27	1,804	
○	高松	たかまつ	4.2	客	⊡	平10.11.27	3,268	台車
○	立川北	たちかわきた	5.4	客	⊡	平10.11.27	18,406	
	立川南	たちかわみなみ	5.8	客	⊡	平12. 1.10	14,189	
	柴崎体育館	しばさきたいいくかん	6.5	客	⊡	平12. 1.10	1,841	
	甲州街道	こうしゅうかいどう	8.0	客	⊡	平12. 1.10	3,390	
	万願寺	まんがんじ	9.3	客	⊡	平12. 1.10	3,542	
	高幡不動	たかはたふどう	10.5	客	⊡	平12. 1.10	12,805	
	程久保	ほどくぼ	11.3	客		平12. 1.10	802	
	多摩動物公園	たまどうぶつこうえん	12.3	客	⊡	平12. 1.10	1,074	
	中央大学·明星大学	ちゅうおうだいがく·めいせいだいがく	13.4	客	⊡	平12. 1.10	16,005	
	大塚·帝京大学	おおつか·ていきょうだいがく	14.3	客	⊡	平12. 1.10	3,620	
	松が谷	まつがや	15.1	客	○	平12. 1.10	1,321	
○	多摩センター	たませんたー	16.0	客	⊡	平12. 1.10	17,020	

東京急行電鉄

沿革年表

大11. 9. 2	目黒蒲田電鉄株式会社設立
12. 3.11	目黒—丸子(現沼部)間開業 (1067mm·600V)
11. 1	丸子—蒲田間開業
昭2. 7. 6	大井町—大岡山間開業
4.11. 1	自由ヶ丘—二子玉川間開業
12.25	大岡山—自由ヶ丘間開業
9.10. 1	池上電気鉄道を合併
昭13. 4. 1	玉川電気鉄道を合併
14.10. 1	東京横浜電鉄を合併
10.16	東京横浜電鉄に社名変更
17. 5. 1	京浜電気鉄道·小田急電鉄を合併、東京急行電鉄に社名変更
18. 7. 1	大井町線が溝の口まで乗入開始
19. 5.31	京王電気軌道を合併
20.10. 1	玉川—溝ノ口間、軌道から地方鉄道に変更

次頁につづく

昭23・6・1	会社再編成に伴い京王帝都電鉄、小田急電鉄、京浜急行電鉄を設立し、事業の一部を譲渡
25・8・1	東横線急行列車復活
27・10・1	東横線1500V昇圧
29・10・16	初の高性能車5000形・東横線に就役
30・11・5	目蒲線1500V昇圧
32・8・10	池上線1500V昇圧
33・1・15	大井町線1500V昇圧
12・1	セミステンレスカー5200形・東横線に就役
37・1・27	オールステンレスカー7000形就役
38・10・11	大井町線を田園都市線に改称
39・8・29	営団(現東京メトロ)日比谷線・東武鉄道3社相互乗入による日吉―北千住間直通運転開始
41・4・1	田園都市線溝の口―長津田間開業
4・18	電車の塗色をグリーンに統一
42・4・28	こどもの国線長津田―こどもの国間開業
43・4・1	東横線でATSを使用開始、田園都市線長津田―つくし野間開業
44・5・10	玉川線渋谷―二子玉川間・砧線(二子玉川―砧本村間)廃止、玉川線三軒茶屋―下高井戸間を世田谷線に改称
45・3・1	池上線にATSを設置、鉄道全線にATS設置完了
46・5・19	東横線に8000形冷房車就役
47・4・1	田園都市線つくし野―すずかけ台間開業
10・5	長津田車両工場竣工
50・2・22	田園都市線に8500系を導入
51・10・15	田園都市線すずかけ台―つきみ野間開業
52・4・7	新玉川線渋谷―二子玉川間開業
11・16	田園都市―新玉川線直通快速運転開始
53・8・1	新玉川線が営団半蔵門線と直通運転開始
55・12・27	東横線に軽量ステンレスカー8090系導入
59・4・9	つきみ野―中央林間間開業により田園都市線全通
平1・1・26	こどもの国線ワンマン化
3・19	3000系が引退し、鉄道の全車両がステンレスカーとなる。池上線旗の台―戸越銀座間連続立体化工事完了
8・3・12	東横線複々線化工事にかかる田園調布―多摩川園(現多摩川)間改良地下化完成
9・3・20	東横線渋谷―菊名間車内信号式に変更
6・27	大岡山駅地下化
平9・7・27	目黒駅地下化
10・3・16	池上線でワンマン運転を開始
12・8・6	東横線多摩川―武蔵小杉間複々線化、目黒―武蔵小杉間(目黒線)が直通運転に、多摩川―蒲田間は東急多摩川線に改称。目黒線と東急多摩川線でワンマン運転開始
	新玉川線を田園都市線に編入
9・26	目黒線が営団南北線・都営三田線と相互運転開始
13・3・28	東横線特急運転開始、目黒線が埼玉高速鉄道と相互直通運転開始
14・7・7	世田谷線にICカード乗車券「せたまる」導入
15・3・19	営団(現東京地下鉄)半蔵門線押上延伸により東武伊勢崎・日光線と相互直通運転開始
16・1・31	横浜―桜木町間廃止
2・1	みなとみらい線開業により相直開始
18・7・2	目黒線不動前―洗足間地下化
9・24	東横線武蔵小杉―日吉間高架化
9・25	目黒線で急行運転開始
19・3・18	ICカードシステムPASMO導入
20・6・22	東横線武蔵小杉―日吉間複々線化、目黒線列車が日吉まで延伸
21・7・11	二子玉川―溝の口間複々線化、大井町線列車が溝の口に乗り入れ
25・3・14	東京地下鉄副都心線等と相直開始(予定)

池上電気鉄道

大6・6・24	池上電気鉄道株式会社設立
11・10・6	蒲田―池上間開業(1067mm・600V)
12・5・4	池上―雪ヶ谷(現雪ヶ谷大塚付近)間開業
昭2・8・28	雪ヶ谷―桐ヶ谷(現戸越銀座付近)間開業
10・8	桐ヶ谷―大崎広小路間開業
3・6・17	大崎広小路―五反田間開業
10・5	雪ヶ谷―新奥沢間開業(昭10.11.30廃止)
9・10・1	目黒蒲田電鉄に合併

東京横浜電鉄

明43・6・22	武蔵電気鉄道株式会社設立
大13・10・25	東京横浜電鉄に社名変更
15・2・14	丸子多摩川(現多摩川)―神奈川(現横浜付近)間開業(1067mm・600V)
昭2・8・28	渋谷―多摩川間開業
3・5・18	神奈川―本横浜間開業

右上につづく

昭6・1・20	本横浜―高島町間開業
7・3・31	高島町―桜木町間開業
9・10・1	玉川電気鉄道を合併
11・3・30	東横線ガソリン動力併用認可
14・10・1	目黒蒲田電鉄に合併

玉川電気鉄道

明36・10・4	玉川電気鉄道設立
40・3・6	道玄坂上―三軒茶屋間開業(1067mm・600V)
明40・4・1	三軒茶屋―玉川(現二子玉川付近)間開業
8・11	渋谷―道玄坂上間開業
大9・9・3	軌間1372mmに改軌
14・1・18	三軒茶屋―世田谷間開業
5・1	世田谷―下高井戸間開業
昭2・7・15	玉川―溝ノ口間開業
13・4・1	東京横浜電鉄に合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
東横線								☼=中目黒、柿の木坂、新丸子、元住吉、大倉山、白幡、上反町、下反町
◉	渋谷	しぶや	―	客	⊡	昭2.8.28	420,163	
	代官山	だいかんやま	1.5	客	⊡	昭2.8.28	24,903	
◉	中目黒	なかめぐろ	2.2	客	⊡	昭2.8.28	182,860	
	祐天寺	ゆうてんじ	3.2	客	⊡	昭2.8.28	29,194	
	学芸大学	がくげいだいがく	4.2	客	⊡	昭2.8.28	69,522	㊙第一師範(昭27.7.1)、㊙青山師範(昭18.12.1)、㊙碑文谷(昭11.4.1)
	都立大学	とりつだいがく	5.6	客	⊡	昭2.8.28	46,204	㊙都立高校(昭27.7.1)、㊙府立高等(昭18.12.1)、㊙府立高等前(昭7.3.31)、㊙柿ノ木坂(昭6.7.25)
◉	自由が丘	じゆうがおか	7.0	客	⊡	昭2.8.28	90,099	㊙自由ケ丘(昭41.1.20)、㊙九品仏(昭4.10.22)
○	田園調布	でんえんちょうふ	8.2	客	⊡	大12.3.11	25,348	㊙調布(大15.1.1)
	多摩川	たまがわ	9.0	客	⊡	大12.3.11	13,348	㊙多摩川園(平12.8.6)、㊙多摩川園前(昭52.12.16)、㊙丸子多摩川(昭6.1.1)、㊙多摩川(大15.1.1)
○	新丸子	しんまるこ	10.3	客	⊡	大15.2.14	19,828	
○	武蔵小杉	むさしこすぎ	10.8	客	⊡	昭20.6.16	149,361	
◉	元住吉	もとすみよし	12.1	客	⊡	大15.2.14	45,308	㊖平18.9.24
◉	日吉	ひよし	13.6	客	⊡	大15.2.14	138,364	
	綱島	つなしま	15.8	客	⊡	大15.2.14	94,779	㊙綱島温泉(昭19.10.20)
	大倉山	おおくらやま	17.5	客	⊡	大15.2.14	51,231	㊙太尾(昭7.3.31)
◉	菊名	きくな	18.8	客	⊡	大15.2.14	129,446	
	妙蓮寺	みょうれんじ	20.2	客	⊡	大15.2.14	24,216	㊙妙蓮寺前(昭6.1.1)
	白楽	はくらく	21.4	客	⊡	大15.2.14	42,095	
	東白楽	ひがしはくらく	22.1	客	⊡	昭2.3.10	12,856	
	反町	たんまち	23.2	客	⊡	大15.2.14	12,874	
○	横浜	よこはま	24.2	客	⊡	昭3.10.15	327,237	㊙平16.1.31
目黒線								
○	目黒	めぐろ	0.8	客	⊡	大12.3.11	236,572	㊙平9.7.27
	不動前	ふどうまえ	1.9	客	⊡	大12.3.11	27,871	㊙目黒不動前(大12.10)、㊙平11.10.10
	武蔵小山	むさしこやま	2.6	客	•	大12.3.11	47,425	㊙小山(大13.6)、㊙平18.7.2
	西小山	にしこやま	3.3	客	•	昭3.8.1	[illegible]	㊙平18.[illegible]

駅名	よみ	キロ			開業	乗降人員	備考
洗足	せんぞく	4.3	客	⊡	大12. 3.11	14,165	☼、… 昭40
大岡山	おおおかやま	5.5	客	⊡	大12. 3.11	19,593	… 平9.6.27
奥沢	おくさわ	6.5	客	⊡	大12. 3.11	13,004	▣☼
田園調布	でんえんちょうふ	7.3	客	⊡	大12. 3.11	10,573	(改)調布(大15.1.1)
東急多摩川線							
(多摩川)		—	客	⊡	大12. 3.11	3,358	
沼部	ぬまべ	0.9	客	⊡	大12. 3.11	9,978	(改)武蔵丸子(大15.1.1)、(改)丸子(大13.6.1)
鵜の木	うのき	2.0	客	⊡	大13. 2.29	17,900	(改)鵜ノ木(昭41.1.20)
下丸子	しもまるこ	2.6	客	⊡	大13. 5. 2	36,279	
武蔵新田	むさしにった	3.4	客	⊡	大12.11. 1	23,457	☼、(改)新田(大13.6)
矢口渡	やぐちわたし	4.3	客	⊡	大12.11. 1	22,927	(改)矢口(昭5.5.21)
蒲田	かまた	5.6	客	⊡	大12.11. 1	84,269	
池上線							
五反田	ごたんだ	—	客	⊡	昭 3. 6.17	101,904	
大崎広小路	おおさきひろこうじ	0.3	客	⊡	昭 2.10. 9	8,389	
戸越銀座	とごしぎんざ	1.4	客	⊡	昭 2. 8.28	18,443	
荏原中延	えばらなかのぶ	2.1	客	⊡	昭 2. 8.28	12,506	(地)平1.3.19
旗の台	はたのだい	3.1	客	⊡	昭 2. 8.28	14,062	☼、(改)旗ケ岡(昭26.5.1)
長原	ながはら	3.7	客	⊡	昭 2. 8.28	13,920	(地)昭47.6
洗足池	せんぞくいけ	4.3	客	⊡	昭 2. 8.28	17,044	
石川台	いしかわだい	4.9	客	⊡	昭 2. 8.28	14,095	(改)石川(昭3.4.3)
雪が谷大塚	ゆきがやおおつか	5.6	客	⊡	昭 8. 6. 1	22,818	▣、(改)雪ケ谷大塚(昭41.1.20)、(改)雪ケ谷(昭8.6.1)
御嶽山	おんたけさん	6.4	客	⊡	大12. 5. 4	23,588	(改)御嶽山前(昭8.6.1)
久が原	くがはら	7.1	客	⊡	大12. 5. 4	14,283	(改)久ケ原(昭41.1.20)、(改)東調布(昭11.1.1)、(改)末広(昭8.4.13)
千鳥町	ちどりちょう	8.0	客	⊡	大15. 8. 6	14,012	(改)慶大グランド前(昭11.1.1)
池上	いけがみ	9.1	客	⊡	大11.10. 6	33,276	
蓮沼	はすぬま	10.1	客	⊡	大11.10. 6	7,291	
蒲田	かまた	10.9	客	⊡	大11.10. 6	67,171	
大井町線							
大井町	おおいまち	—	客	⊡	昭 2. 7. 6	127,424	
下神明	しもしんめい	0.8	客	⊡	昭 2. 7. 6	7,629	☼、(改)戸越(昭11.1.1)
戸越公園	とごしこうえん	1.5	客	⊡	昭 2. 7. 6	12,815	(改)蛇窪(昭11.1.1)
中延	なかのぶ	2.1	客	⊡	昭 2. 7. 6	19,675	
荏原町	えばらちょう	2.7	客	⊡	昭 2. 7. 6	16,470	
(旗の台)		3.2	客	⊡	昭 2. 7. 6	21,452	
北千束	きたせんぞく	4.0	客	⊡	昭 2. 7. 6	6,681	(改)洗足公園(昭11.1.1)、(改)池月(昭5.5.12)
(大岡山)		4.8	客	⊡	昭 2. 7. 6	25,640	
緑が丘	みどりがおか	5.3	客	⊡	昭 4.12.25	8,305	(改)緑ケ丘(昭41.1.20)、(改)丸中山(昭8.4.1)
(自由が丘)		6.3	客	⊡	昭 4.11. 1	49,566	
九品仏	くほんぶつ	7.1	客	⊡	昭 4.11. 1	12,688	
尾山台	おやまだい	7.8	客	⊡	昭 5. 4. 1	27,255	
等々力	とどろき	8.3	客	⊡	昭 4.11. 1	27,959	
上野毛	かみのげ	9.2	客	⊡	昭 4.11. 1	20,830	
二子玉川	ふたこたまがわ	10.4	客	⊡	昭 4.11. 1	43,807	(改)二子玉川園(平12.8.6)、(改)二子玉川(改)二子読売園(昭19.10.20)、(改)二子玉川
田園都市線							
渋谷	しぶや	—	客	⊡	昭52. 4. 7	641,781	
池尻大橋	いけじりおおはし	1.9	客	⊡	昭52. 4. 7	56,373	☼(大橋)
三軒茶屋	さんげんぢゃや	3.3	客	⊡	昭52. 4. 7	122,133	
駒沢大学	こまざわだいがく	4.8	客	⊡	昭52. 4. 7	70,244	
桜新町	さくらしんまち	6.3	客	⊡	昭52. 4. 7	65,618	☼
用賀	ようが	7.6	客	⊡	昭52. 4. 7	60,732	
(二子玉川)		9.4	客	⊡		77,422	
二子新地	ふたこしんち	10.1	客	⊡	昭 2. 7.15	18,385	(改)二子新地前(昭52.12.16)
高津	たかつ	10.7	客	⊡	昭 2. 7.15	29,200	☼
溝の口	みぞのくち	11.4	客	⊡	昭 2. 7.15	144,335	(改)溝ノ口(昭41.1.20)
梶が谷	かじがや	12.2	客	⊡	昭41. 4. 1	36,273	
宮崎台	みやざきだい	13.7	客	⊡	昭41. 4. 1	44,198	☼
宮前平	みやまえだいら	14.7	客	⊡	昭41. 4. 1	47,293	
鷺沼	さぎぬま	15.7	客	⊡	昭41. 4. 1	58,785	▣☼
たまプラーザ	たまぷらーざ	17.1	客	⊡	昭41. 4. 1	73,700	
あざみ野	あざみの	18.2	客	⊡	昭52. 5.25	128,986	
江田	えだ	19.3	客	⊡	昭41. 4. 1	35,376	
市が尾	いちがお	20.6	客	⊡	昭41. 4. 1	42,763	☼
藤が丘	ふじがおか	22.1	客	⊡	昭41. 4. 1	26,146	
青葉台	あおばだい	23.1	客	⊡	昭41. 4. 1	108,857	
田奈	たな	24.5	客	⊡	昭41. 4. 1	11,066	☼
長津田	ながつた	25.6	客	⊡	昭41. 4. 1	121,375	▣
つくし野	つくしの	26.8	客	⊡	昭43. 4. 1	12,065	
すずかけ台	すずかけだい	28.0	客	⊡	昭47. 4. 1	11,507	
南町田	みなみまちだ	29.2	客	⊡	昭51.10.15	31,902	
つきみ野	つきみの	30.3	客	⊡	昭51.10.15	9,948	☼
中央林間	ちゅうおうりんかん	31.5	客	⊡	昭59. 4. 9	97,512	
こどもの国線							
(長津田)		—	客			11,571	
恩田	おんだ	1.8	客		平12. 3.29	894	
こどもの国	こどものくに	3.4	客	○	昭42. 4.28	10,680	

右上につづく

世田谷線

駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
三軒茶屋	さんげんちゃや	–	客	●	大14 1 18		⑱0.1Km短縮(平8.11.15)
西太子堂	にしたいしどう	0.3	客		大14 1 18		㉁西山(昭14.10.16)
若林	わかばやし	0.9	客		大14 1 18		㉁玉電若林(昭44.5.1)、㉁若林(昭14.10.16)
松蔭神社前	しょういんじんじゃまえ	1.4	客		大14 1 18		
世田谷	せたがや	1.9	客		大14 1 18		
上町	かみまち	2.2	客		大15 5 1		🚃
宮の坂	みやのさか	2.7	客		昭20 7 15		㉁宮ノ坂(昭41.1.20)
山下	やました	3.4	客		大14 5 1		㉁玉電山下(昭44.5.11)、㉁山下(昭14.10.16)
松原	まつばら	4.2	客		昭24. 9. 1		㉁玉電松原(昭44.5.11)
下高井戸	しもたかいど	5.0	客	●	大14 5 1		

横浜高速鉄道

沿革年表

平1· 3·29	横浜高速鉄道株式会社設立
2· 4·19	横浜–元町·中華街間免許
平16· 2· 1	開業。同時に東急東横線と相直開始
25· 3·14	東京地下鉄副都心線等と相直開始(予定)

駅一覧

㊍=東京急行電鉄　※乗降客数は平成23年度 1日平均

駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
横浜	よこはま	–		㊍		160,333	
新高島	しんたかしま	0.8	客	●	平16 2 1	5,144	
みなとみらい		1.7	客	●	平16 2 1	60,056	
馬車道	ばしゃみち	2.6	客	●	平16 2 1	32,446	
日本大通	にほんおおどおり	3.2	客	●	平16. 2 1	21,879	
元町·中華街	もとまち·ちゅうかがい	4.1	客	●	平16 2 1	54,172	

京浜急行電鉄

京浜電気鉄道

明31· 2·25	大師電気鉄道株式会社設立
32· 1·21	川崎(後の六郷橋)–大師間開業(1435mm·600V)
4·25	京浜電気鉄道に社名変更
11·29	全線複線運転開始
34· 2· 1	川崎–大森停車場前間開業
35· 6·28	蒲田–穴守(現天空橋付近)間開業
9· 1	六郷橋–官設川崎停留所(現京急川崎)間開業により大師線全通
37· 3· 1	軌間変更工事竣工(1435mmを1372mmに)
5· 8	品川(八ツ山)–八幡(現大森海岸)間開業により品川–川崎間全通
9·21	日本初のボギー電車(セミクロスシート型)新造
38·12·24	川崎–神奈川間開業により品川–神奈川間全通
明39· 8· –	品川–大森海岸間複線化
10· 1	梅屋敷–学校裏(現平和島)間、雑色–川崎間の複線専用軌道開通(六郷川仮橋を建設)
43· 3·31	蒲田–穴守間複線化
44· 4· 1	六郷川鉄橋開通
大 2·12·31	穴守停留場移設により穴守線延長
4·10·12	手動式の閉そく信号機(2灯式)完成
9·11·25	海岸電気軌道設立
12· 4· 1	梅屋敷–雑色間の専用軌道開通
9· 1	関東大震災で全線の営業休止、11日から一部運転再開
14· 3·11	品川鉄橋(八ツ山橋)–高輪間開業
15·12· –	六郷橋–京浜川崎間複線専用軌道開通
昭 3·12·28	六郷橋–川崎大師間専用軌道開通
4· 6·22	神奈川–月見橋間開業

右上につづく

昭 5· 2· 5	月見橋–横浜新駅間開業
6·12·26	横浜–日ノ出町間開業、湘南電気鉄道黄金町–日ノ出町間開業により、湘南電鉄と連絡完成、横浜–浦賀間直通運転開始
8· 4· 1	省線品川乗入開始、八ツ山橋–高輪間廃止、品川–横浜間1435mm改軌、品川–浦賀間直通運転開始
16·11· 1	湘南電気鉄道を合併
17· 5· 1	小田急電鉄とともに東京横浜電鉄と合併、東京急行電鉄となる
12· 1	横須賀堀内–久里浜(仮)間開業
18· 6· 1	品川–横浜間·京浜蒲田–穴守間·京浜川崎–川崎大師間、軌道を地方鉄道に変更
19· 5· 1	品川–黄金町間·横浜–浦賀間折返運転
6· 1	川崎大師–産業道路間開業
10· 1	産業道路–入江崎間開業
20· 1· 7	入江崎–桜本間開業
9·27	連合国軍の接収により、稲荷橋–穴守間休止、京浜蒲田–稲荷橋間は単線運転となる
20·12·22	横浜–上大岡間1500V昇圧
22·12·25	品川–横浜間·穴守線1500V昇圧
23· 6· 1	京浜急行電鉄発足
7· 3	湘南逗子–逗子海岸間開業
7·15	品川–浦賀間直通運転再開
8·10	大師線3線式乗入契約を川崎市、味の素、運輸省と締結
26· 3·16	大師線1500V昇圧、全線1500V化、塩浜–桜本間川崎市電乗入開始
27· 1· 1	大師線塩浜–桜本間を川崎市に譲渡
31· 4·20	穴守線稲荷橋–羽田空港(現天空橋)間開業
33· 9· 7	最高時速を100kmに変更、逸見駅待避線設置
34· 3·15	湘南井田–湘南久里浜間複線化
38·11· 1	京浜久里浜–野比間開業、久里浜工場操業開始、穴守線を空港線と改称
39· 3·25	大師線小島新田–塩浜間休止
41· 3·27	久里浜線野比–津久井浜間開業
5·11	京浜川崎駅付近上り高架化(下りは5月21日)
7· 7	久里浜線津久井浜–三浦海岸間開業
12·10	金沢文庫–品川間8輌編成特急運転開始(朝ラッシュ時)
42· 3·19	最高時速105kmに変更
43· 4· 1	品川–堀ノ内間でATS使用開始
昭43· 6·21	品川–泉岳寺間開業、都営浅草線·京成電鉄との3社直通運輸開始
44·12·31	三浦海岸–京成成田間で初の直通特急運転開始
45· 3· 9	特急10輌運転開始(金沢文庫–横浜間)
11·12	全線でATS使用
11·20	小島新田–塩浜間廃止
46· 7· 1	初の冷房車就役
48·12·15	駅の放送集中化が全線に完成、車掌によるワイヤレスマイク放送開始
49· 1·17	金沢文庫電車基地完成
12· 2	特急12輌編成運転開始(金沢文庫–横浜間)
50· 4·26	三浦海岸–三崎口間開業
52· 5·10	川崎大師–小島新田間を軌道から地方鉄道に変更
54· 3· 1	鶴見市場–花月園前間上り高架化(下りは12月19日)
55· 6·27	殿前隧道(京浜長沢付近)–津久井浜間複線化
63· 7·26	冷房化率100%達成
11·13	弘明寺–上大岡間高架化
平 1· 6·25	新馬場–大森海岸間上り高架化(下りは平2·12·2)
2·10· 5	初のVVVF車1500形就役
3· 1·16	空港線延伸工事に伴い、空港線は京急蒲田–穴守稲荷間折返し運行に
3·31	北総開発鉄道京成高砂乗入に伴い、京急川崎–千葉ニュータウン中央間で4社直通運転を開始
4· 1·18	品川駅高輪口を皮切りに自動改札機導入開始
5· 4· 1	空港線羽田(現天空橋)駅開業
7· 4· 1	快特の品川–横浜間最高時速を120kmに、横浜以南の快特と特急全線を110kmに変更
8· 7·30	車掌に女性社員を採用(関東大手民鉄初)
9· 3·31	大師線3線式乗入契約を解除(京急·味の素·神奈川臨海鉄道)
10·11·18	空港線天空橋–羽田空港間開業
11· 4· 1	全改札の自動化が完了し、乗降確認システムを導入
12·12·20	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
17·10· 7	三崎口–油壺間免許失効
19· 3·18	ICカードシステムPASMO導入
22· 5·16	平和島–六郷土手·京急蒲田–大鳥居間の上り線高架化
24·10·21	同上区間の下り線高架化

湘南電気鉄道 [illegible]
[illegible] (1435mm·1500V) [illegible] 16·11·1 [illegible]と連絡完成、横浜駅乗入 京浜電気鉄道に合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

本線

☼=下表の他に上大岡(上大岡—屏風浦間)

駅名	よみ	営業キロ km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人員 人	備考
泉岳寺	せんがくじ	—	客	•	昭43. 6.21	153,745	
品川	しながわ	1.2	客	◉	昭 8. 4. 1	248,778	
北品川	きたしながわ	1.9	客	•	明37. 5. 8	7,682	(改)品川(大14.11)
新馬場	しんばんば	2.6	客	◉	昭51.10.15	12,716	☼(品川)
青物横丁	あおものよこちょう	3.4	客	•	明37. 5. 8	43,178	(改)青物横丁 (高)平2.12.2
鮫洲	さめず	3.9	客	•	明37. 5. 8	9,073	(高)平2.12.2
立会川	たちあいがわ	4.7	客	•	明37. 5. 8	16,617	(高)平2.12.2
大森海岸	おおもりかいがん	6.0	客	•	明34. 2. 1	13,144	☼、[illegible] 明37·38年頃(高)昭45.12.1
平和島	へいわじま	6.9	客	•	明34. 2. 1	43,452	(改)学校裏(昭36.9.1)(改)沢田(不明)(高)昭45.12.1
大森町	おおもりまち	7.7	客	◉	昭27.12.15	17,160	(高)平24.10.21
梅屋敷	うめやしき	8.4	客	◉	明34. 2. 1	13,542	(高)平24.10.21
京急蒲田	けいきゅうかまた	9.2	客	•	明34. 2. 1	46,564	☼、(改)京浜蒲田(昭62.6.1)(改)蒲田(大14.11)(高)平24.10.21
雑色	ぞうしき	10.6	客	•	明34. 2. 1	28,997	(高)平24.10.21
六郷土手	ろくごうどて	11.8	客	◉	明34. 2. 1	13,921	(改)六郷堤(不明)
京急川崎	けいきゅうかわさき	13.0	客	•	明35. 9. 1	113,635	☼、(改)京浜川崎(昭62.6.1)(改)川崎(大14.11)(高)昭41.5.21
八丁畷	はっちょうなわて	14.3	客	•	大 5.12.25	13,824	
鶴見市場	つるみいちば	15.0	客	◉	明38.12.24	18,159	(改)市場(昭2.4)
京急鶴見	けいきゅうつるみ	16.5	客	•	明38.12.24	28,075	☼、(改)京浜鶴見(昭62.6.1)(改)鶴見(大14.11)(高)昭54.12.19
花月園前	かげつえんまえ	17.3	客	◉	大 3. 4.12	6,270	
生麦	なまむぎ	18.1	客	◉	明38.12.24	27,194	
京急新子安	けいきゅうしんこやす	19.5	客	•	明43. 3.27	7,931	(改)京浜新子安(昭62.6.1)(改)新小安(昭18.11.1)
子安	こやす	20.5	客	◉	明38.12.24	7,820	
神奈川新町	かながわしんまち	21.2	客	◉	大 4. 8.21	16,371	(車)☼、(改)新町(昭2.4)
仲木戸	なかきど	21.7	客	◉	明38.12.24	17,728	(改)中木戸(不明)
神奈川	かながわ	22.7	客	◉	昭 5. 3.29	5,082	(改)京浜神奈川(昭31.4.20)(改)青木橋(昭5.4.6)
横浜	よこはま	23.4	客	◉	昭 5. 2. 5	303,890	
戸部	とべ	24.6	客	◉	昭 6.12.26	14,761	
日ノ出町	ひのでちょう	26.0	客	◉	昭 6.12.26	27,056	
黄金町	こがねちょう	26.8	客	◉	昭 5. 4. 1	22,616	
南太田	みなみおおた	27.7	客	◉	昭 5. 4. 1	17,204	☼
井土ヶ谷	いどがや	28.9	客	◉	昭 5. 4. 1	26,611	
弘明寺	ぐみょうじ	30.3	客	◉	昭 5. 4. 1	28,601	☼
上大岡	かみおおおか	32.0	客	◉	昭 5. 4. 1	140,230	(高)昭63.11.13
屏風浦	びょうぶがうら	34.2	客	◉	昭 5. 4. 1	17,931	
杉田	すぎた	35.5	客	◉	昭 5. 7.10	33,454	
京急富岡	けいきゅうとみおか	37.9	客	•	昭 5. 7.10	24,7[illegible]	[illegible](昭62.6.1)(改)湘南富岡(昭38.11.1)
能見台	のうけんだい	38.6	客	•	昭19. 5.10	30,880	(改)谷津坂(昭57.12.1)
金沢文庫	かなざわぶんこ	40.7	客	◉	昭 5. 4. 1	71,255	
金沢八景	かなざわはっけい	42.1	客	◉	昭 5. 4. 1	54,374	(車)☼(瀬戸)
追浜	おっぱま	44.0	客	◉	昭 5. 4. 1	38,893	
京急田浦	けいきゅうたうら	45.7	客	◉	昭 5. 4. 1	13,878	☼
安針塚	あんじんづか	48.3	客	•	昭 9.10. 1	5,006	(改)軍需部前(昭15.10.1)
逸見	へみ	49.4	客	◉	昭 5. 4. 1	5,237	
汐入	しおいり	50.4	客	•	昭 5. 4. 1	22,081	(改)横須賀汐留(昭36.9.1)(改)横須賀軍港(昭15.10.1)
横須賀中央	よこすかちゅうおう	51.1	客	◉	昭 5. 4. 1	67,053	
県立大学	けんりつだいがく	52.3	客	◉	昭 5. 4. 1	12,455	☼(公郷)、(改)京急安浦(平16.2.1)(改)京浜安浦(昭62.6.1)(改)横須賀公郷(昭38.11.1)
堀ノ内	ほりのうち	53.5	客	◉	昭 5. 4. 1	12,632	(改)横須賀堀内(昭36.9.1)
京急大津	けいきゅうおおつ	54.3	客	◉	昭 5. 4. 1	5,358	(改)京浜大津(昭62.6.1)(改)湘南大津(昭38.11.1)
馬堀海岸	まぼりかいがん	55.4	客	◉	昭 5. 4. 1	10,101	
浦賀	うらが	56.7	客	◉	昭 5. 4. 1	22,749	

空港線

駅名	よみ	営業キロ km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人員 人	備考
(京急蒲田)		—					
糀谷	こうじや	0.9	客	◉	明35. 6.28	21,863	(高)平24.10.21
大鳥居	おおとりい	1.9	客	◉	明35. 6.28	27,342	(地)平9.11.23
穴守稲荷	あなもりいなり	2.6	客	◉	明35. 6.28	13,431	(改)稲荷橋(昭31.4.20)
天空橋	てんくうばし	3.3	客	◉	昭 5. 4. 1	18,613	(改)羽田(平10.11.18)(改)羽田空港(平5.4.1)
羽田空港国際線ターミナル	はねだくうこうこくさいせんたーみなる	4.5	客		平22.10.21	12,502	
羽田空港国内線ターミナル	はねだくうこうこくないせんたーみなる	6.5	客	◉	平10.11.18	68,694	(改)羽田空港(平22.10.21)

大師線

駅名	よみ	営業キロ km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人員 人	備考
(京急川崎)		—					
港町	みなとちょう	1.2	客	◉	昭 7. 3.21	3,366	(改)コロンビア前(昭19.2.1)
鈴木町	すずきちょう	2.0	客	◉	昭 4.12.10	8,169	(改)味の素前(昭19.10.20)
川崎大師	かわさきだいし	2.5	客	◉	明32. 1.21	16,315	(改)大師(大14.11)
東門前	ひがしもんぜん	3.2	客	◉	昭19. 6. 1	11,442	
産業道路	さんぎょうどうろ	3.8	客	◉	昭19. 6. 1	8,977	
小島新田	こじましんでん	4.5	客	◉	昭19.10. 1	21,080	

逗子線

駅名	よみ	営業キロ km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人員 人	備考
(金沢八景)		—					
六浦	むつうら	1.3	客	◉	昭24. 3. 1	16,271	
神武寺	じんむじ	4.1	客	◉	昭 6. 4. 1	6,308	
新逗子	しんずし	5.9	客	◉	昭60. 3. 2	22,990	

久里浜線

駅名	よみ	営業キロ km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人員 人	備考
(堀ノ内)		—					
新大津	しんおおつ	0.8	客	◉	昭17.12. 1	6,480	(改)鳴神(昭23.2.1)

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
│	北久里浜	きたくりはま	1.7	客	⊡	昭17.12. 1	24,971	(改)湘南井田(昭38.11.1)(改)昭南(昭23.2.1)
⊙	京急久里浜	けいきゅうくりはま	4.5	客	⊡	昭17.12. 1	43,950	圓☼、(改)京浜久里浜(昭62.6.1)、(改)湘南久里浜(昭38.11.1)、(改)久里浜(昭19.4.1)、(移)0.5km堀ノ内方より(昭18.9.21)
⊙	YRP野比	わいあーるぴーのび	7.2	客	⊡	昭38.11. 1	20,459	(改)野比(平10.4.1)
○	京急長沢	けいきゅうながさわ	8.5	客	⊡	昭41. 3.27	7,482	(改)京浜長沢(昭62.6.1)
│	津久井浜	つくいはま	9.7	客	⊡	昭41. 3.27	6,335	
○	三浦海岸	みうらかいがん	11.2	客	⊡	昭41. 7. 7	11,735	
⊙	三崎口	みさきぐち	13.4	客	⊡	昭50. 4.26	18,039	☼(三戸)

相模鉄道

沿革年表

年月日	事項
大 6.12. 2	神中軌道株式会社創立総会開催
8. 6.10	神中鉄道に社名変更
15. 5.12	二俣川−厚木間開業(1067mm・蒸気)
12. 1	二俣川−星川(現上星川)間開業
昭 2. 5.31	星川−北程ケ谷(現星川)間開業
4. 2.14	北程ケ谷−西横浜間開業
6.10.25	西横浜−平沼橋間開業
8.12.27	平沼橋−横浜間単線開業、これにより厚木−横浜間全線開通
16.11.25	相模国分−海老名間開業、これに伴い厚木−相模国分間の旅客営業を廃止、小田原急行鉄道相模厚木(現本厚木)への乗入開始
17. 6. 1	横浜−西谷間電化
18. 4. 1	相模鉄道に合併
8. 1	東京急行電鉄高島変電所から600Vの送電を受け西谷−二俣川間を電化
12.23	東京急行電鉄新宿営業局(現小田急電鉄)から1500Vの送電を受け海老名−相模大塚間を電化
19. 6. 1	茅ケ崎−橋本、寒川−四之宮間を運輸通信省に買収される
9.20	二俣川−相模大塚間電化、これにより全線(横浜−海老名間)電化
20. 6. 1	鉄道の経営を東京急行電鉄に委託
21.12.26	横浜−海老名間直通運転開始
22. 5.31	東京急行電鉄の委託経営を解除
24. 4. 2	二俣川変電所完成、これにより電力自給体制確立
昭24.11. 1	相模国分−厚木間1500V電化
26.11.18	西横浜−上星川間複線化
27. 5.27	上星川−西谷間複線化
9.25	西谷−鶴ケ峰間複線化
12.15	鶴ケ峰−希望ケ丘間複線化
32. 1.18	横浜−西横浜間複線化
33.11. 1	希望ケ丘−三ツ境間複線化
35.11. 1	三ツ境−大和間複線化
38. 5. 1	5輌編成列車運転開始
39. 3. 1	鶴ケ峰−二俣川間に初めてPC枕木を使用
11. 5	大和−相模大塚間複線化、小田急本厚木乗入廃止
40.11.15	6輌編成列車運転開始
41. 4. 1	相模大塚−大塚本町間複線化
4.10	大塚本町−電車基地間複線化
43. 3.27	天王町駅高架化
4. 1	横浜−二俣川間ATS一部使用開始
12. 5	二俣川−湘南台−平塚間免許
12.26	二俣川−大和間ATS使用
44. 8. 1	ATS全線で使用開始
45.11. 9	7輌編成列車運転開始
46. 7. 3	初の冷房車両(6000系4輌)登場
48. 9.28	電車基地−相模国分間複線化
49. 2. 8	横浜駅改良工事完成(3線4ホーム210m)
3.28	相模国分−海老名間複線化により全線複線開通
50. 8.17	8輌編成列車運転開始
51. 4. 8	いずみ野線二俣川−いずみ野間開業
54. 9.30	西横浜−保土ケ谷間貨物営業廃止
56. 4. 8	10輌編成列車運転開始

右上につづく

年月日	事項
昭62. 3.20	電車冷房化率100%を達成
平 2. 4. 4	いずみ野線いずみ野−いずみ中央間開業
5.31	日本民営鉄道協会理事会において大手民鉄として扱うことが了承される
5. 8. 1	大和駅付近地下化
10. 9.30	貨物列車の運転休止
11. 3.10	いずみ野線いずみ中央−湘南台間開業
12.10.14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
18.11.21	西谷−羽沢(仮称)間2.7km免許
19. 3.18	ICカードシステムPASMO導入
平19. 4.11	羽沢(仮称)−日吉間10.0km免許
21. 9.16	相鉄ホールディングスに社名変更、鉄道事業を相模鉄道に承継

相模鉄道

年月日	事項
大 6.12.18	相模鉄道株式会社創立総会開催
10. 9.28	茅ケ崎−寒川間開業(1067mm・蒸気)
15. 4. 1	寒川−倉見間開業
15. 7.15	倉見−厚木間開業
昭 6. 4.29	厚木−橋本間開業により茅ケ崎−橋本間全通

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	本線							
⊙	横浜	よこはま	—	客	⊡	昭 8.12.27	420,242	
│	平沼橋	ひらぬまばし	0.9	客	⊡	昭 6.10.25	6,969	
○	西横浜	にしよこはま	1.8	客	⊡	昭 4. 2.14	12,956	圓☼
│	天王町	てんのうちょう	2.4	客	⊡	昭 5. 9.10	27,316	(高)昭43.3.27
⊙	星川	ほしかわ	3.3	客	⊡	昭 2. 5.31	27,209	(改)北程ケ谷(昭8.4.1)
│	和田町	わだまち	4.3	客	⊡	昭 5. 9.10	15,780	(改)常盤園下(昭27.8.15)
│	上星川	かみほしかわ	5.0	客	⊡	大15.12. 1	23,514	☼、(改)星川(昭8.4.1)
⊙	西谷	にしや	6.9	客	⊡	大15.12. 1	23,327	☼
│	鶴ケ峰	つるがみね	8.5	客	⊡	昭 5.10.25	55,474	
⊙	二俣川	ふたまたがわ	10.5	客	⊡	大15. 5.12	79,122	☼
│	希望ケ丘	きぼうがおか	12.2	客	⊡	昭23. 5.26	34,132	
│	三ツ境	みつきょう	13.6	客	⊡	大15. 5.12	58,494	☼
⊙	瀬谷	せや	15.5	客	⊡	大15. 5.12	42,194	
│	大和	やまと	17.4	客	⊡	大15. 5.12	109,043	☼、(地)平5.8.1
○	相模大塚	さがみおおつか	19.3	客	⊡	大15. 5.12	13,183	圓
│	さがみ野	さがみの	20.5	客	⊡	昭21. 3. 1	36,854	(改)大塚本町(昭50.8.17)(改)柏ケ谷(昭23.4.1)
⊙	かしわ台	かしわだい	21.8	客	⊡	昭50. 8.17	18,714	圓☼
○	相模国分(信)	さがみこくぶ	23.8	信		大15. 5.12	—	
○	海老名	えびな	24.6	客	⊡	昭16.11.25	112,227	
	いずみ野線							
⊙	(二俣川)		—					
│	南万騎が原	みなみまきがはら	1.6	客	⊡	昭51. 4. 8	10,845	
│	緑園都市	りょくえんとし	3.1	客	⊡	昭51. 4. 8	25,953	
│	弥生台	やよいだい	4.9	客	⊡	昭51. 4. 8	16,032	
⊙	いずみ野	いずみの	6.0	客	⊡	昭51. 4. 8	14,055	☼
│	いずみ中央	いずみちゅうおう	8.2	客	⊡	平 2. 4. 4	15,919	
│	ゆめが丘	ゆめがおか	9.3	客	⊡	平11. 3.10	[illegible]	☼
○	湘南台	しょうなんだい	11.3	客	⊡	[illegible]	[illegible]	

厚木線							
(相模国分)		—					
厚木	あつぎ	2.2	貨		大15. 5.12	0	(廃)

横浜市交通局

沿革年表

昭47·12·16	1号線伊勢佐木長者町ー上大岡間開業
51· 9· 4	横浜ー伊勢佐木長者町間·上大岡ー上永谷間開業
60· 3·14	新横浜ー横浜間·上永谷ー舞岡間開業
62· 5·24	舞岡ー戸塚間本開業
平 1· 8·27	戸塚駅開業
5· 3·18	あざみ野ー新横浜間開業
平11· 8·29	戸塚ー湘南台間開業
12·10·14	共通乗車カードシステム「バスネット」導入
19· 1·20	ATO(自動列車運転装置)運用開始
3·18	ICカードシステムPASMO導入
9·15	ホームドア全駅設置
12·15	ワンマン運転開始
20· 3·30	グリーンライン日吉ー中山間開業

駅一覧

※乗車客数は平成23年度 1日平均(降車客数を含まず)

駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
ブルーライン							
湘南台	しょうなんだい	—	客	⊡	平11. 8.29	22,553	
下飯田	しもいいだ	1.6	客	⊡	平11. 8.29	2,789	☼
立場	たてば	3.7	客	⊡	平11. 8.29	10,505	☼
中田	なかだ	4.8	客	⊡	平11. 8.29	8,274	
踊場	おどりば	5.7	客	⊡	平11. 8.29	8,775	☼
戸塚	とつか	7.4	客	⊡	昭62. 5.24	41,398	(移)平1.8.27
舞岡	まいおか	9.0	客	⊡	昭60. 3.14	2,467	☼
下永谷	しもながや	9.7	客	⊡	昭60. 3.14	5,477	
上永谷	かみながや	11.0	客	⊡	昭51. 9. 4	18,617	▣☼
港南中央	こうなんちゅうおう	12.7	客	⊡	昭51. 9. 4	8,771	☼
上大岡	かみおおおか	13.8	客	⊡	昭47.12.16	33,816	☼
弘明寺	ぐみょうじ	15.4	客	⊡	昭47.12.16	9,345	
蒔田	まいた	16.5	客	⊡	昭47.12.16	10,773	
吉野町	よしのちょう	17.6	客	⊡	昭47.12.16	6,677	☼
阪東橋	ばんどうばし	18.1	客	⊡	昭47.12.16	8,428	
伊勢佐木長者町	いせざきちょうじゃまち	19.0	客	⊡	昭47.12.16	7,992	
関内	かんない	19.7	客	⊡	昭51. 9. 4	21,948	☼
桜木町	さくらぎちょう	20.4	客	⊡	昭51. 9. 4	15,384	
高島町	たかしまちょう	21.6	客	⊡	昭51. 9. 4	3,312	☼
横浜	よこはま	22.5	客	⊡	昭51. 9. 4	63,912	
三ツ沢下町	みつざわしもちょう	23.9	客	⊡	昭60. 3.14	5,760	☼
三ツ沢上町	みつざわかみちょう	24.8	客	⊡	昭60. 3.14	7,281	
片倉町	かたくらちょう	26.7	客	⊡	昭60. 3.14	9,979	☼
岸根公園	きしねこうえん	27.9	客	⊡	昭60. 3.14	5,450	
新横浜	しんよこはま	29.5	客	⊡	昭60. 3.14	32,255	☼
北新横浜	きたしんよこはま	30.8	客	⊡	平 5. 3.18	5,870	☼、(旧)新横浜北(平11.8.29)
新羽	にっぱ	31.8	客	⊡	平 5. 3.18	8,985	▣☼
仲町台	なかまちだい	34.1	客	⊡	平 5. 3.18	14,551	☼
センター南	せんたーみなみ	36.4	客	⊡	平 5. 3.18	22,774	
センター北	せんたーきた	37.3	客	⊡	平 5. 3.18	17,593	☼
中川	なかがわ	38.9	客	⊡	平 5. 3.18	9,206	☼
あざみ野	あざみの	40.4	客	⊡	平 5. 3.18	38,547	
グリーンライン							
中山	なかやま	—	客	⊡	平20. 3.30	11,668	
川和町	かわわちょう	1.7	客	⊡	平20. 3.30	3,256	▣☼
都筑ふれあいの丘	つづきふれあいのおか	3.1	客	⊡	平20. 3.30	8,422	
センター南	せんたーみなみ	4.8	客	⊡	平20. 3.30	13,249	
センター北	せんたーきた	5.7	客	⊡	平20. 3.30	14,755	☼
北山田	きたやまた	7.4	客	⊡	平20. 3.30	11,118	
東山田	ひがしやまた	8.8	客	⊡	平20. 3.30	3,942	
高田	たかた	10.3	客	⊡	平20. 3.30	5,791	
日吉本町	ひよしほんちょう	11.6	客	⊡	平20. 3.30	6,262	☼
日吉	ひよし	13.0	客	⊡	平20. 3.30	30,813	

右上につづく

横浜新都市交通

沿革年表

昭58· 4·22	横浜新都市交通株式会社設立
59· 4·17	新杉田ー金沢八景間特許
平 1· 7· 5	新杉田ー金沢八景間開業
平 6· 4· 4	全列車にATO(自動列車運転装置)を導入
7· 8· 5	運賃を均一制から対キロ区間制に変更
19· 3·18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

※乗車客数は平成23年度 1日平均(降車客数を含まず)

駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
新杉田	しんすぎた	—	客	⊡	平 1. 7. 5	15,850	☼
南部市場	なんぶしじょう	1.3	客		平 1. 7. 5	1,436	
鳥浜	とりはま	2.2	客		平 1. 7. 5	3,435	
並木北	なみききた	2.8	客		平 1. 7. 5	1,721	
並木中央	なみきちゅうおう	3.5	客	⊡	平 1. 7. 5	2,322	▣☼
幸浦	さちうら	4.3	客		平 1. 7. 5	2,717	
産業振興センター	さんぎょうしんこうせんたー	5.0	客		平 1. 7. 5	1,975	
福浦	ふくうら	5.6	客		平 1. 7. 5	1,769	
市大医学部	しだいいがくぶ	6.3	客	○	平 1. 7. 5	4,627	
八景島	はっけいじま	7.5	客	○	平 1. 7. 5	2,202	
海の公園柴口	うみのこうえんしばぐち	8.1	客		平 1. 7. 5	895	☼
海の公園南口	うみのこうえんみなみぐち	8.8	客		平 1. 7. 5	670	
野島公園	のじまこうえん	9.6	客		平 1. 7. 5	1,252	
金沢八景	かなざわはっけい	10.6	客	⊡	平 1. 7. 5	6,615	☼

小田急電鉄

沿革年表

年月日	事項
大12. 5. 1	小田原急行鉄道株式会社設立
昭 2. 4. 1	小田原線新宿ー小田原間開業（1067mm·1500V）
2.10.15	小田原線全線複線となる。急行運転開始
4. 4. 1	江ノ島線大野（現相模大野）ー片瀬江ノ島間開業
10. 6. 1	週末温泉特急運転開始（新宿ー小田原間ノンストップ）
15. 5. 1	帝都電鉄を合併
16. 3. 1	鬼怒川水力電気が、小田原急行鉄道を合併し、小田急電鉄（初代）に社名変更
昭17. 5. 1	東京横浜電鉄が小田急電鉄と京浜電気鉄道を合併し、東京急行電鉄に社名変更
18.11.16	江ノ島線藤沢ー片瀬江ノ島間の1線を撤去し単線に
23. 6. 1	小田急電鉄株式会社設立
9.18	江ノ島線藤沢ー本鵠沼間複線復旧
10.16	新宿ー小田原間ノンストップ特急運転再開
24. 4.10	江ノ島線本鵠沼ー片瀬江ノ島間複線復旧
9.17	初の特急専用車（1910形）就役、特急毎日運行に
25. 8. 1	箱根登山鉄道乗入・新宿ー箱根湯本間直通運転開始
26. 8.20	特急の座席指定制実施
29. 8.11	初のカルダン車（2200形）就役
30.10. 1	国鉄御殿場線乗入・新宿ー御殿場間直通運転開始（気動車）
32. 7. 6	特急ロマンスカーSE車（3000形）就役
38. 3.16	特急ロマンスカーNSE車（3100形）就役
39.11. 5	急行8両編成運転開始
43. 7. 1	国鉄御殿場線電化により、御殿場直通車をSE車に変更
44. 7.16	ATS全線に設置
47. 9. 3	湯本変電所の無人化完了し、全変電所の集中制御開始
12.18	海老名電車基地使用開始
49. 4.16	全線全列車で列車無線使用開始
6. 1	多摩線新百合ヶ丘ー小田急永山間開業
50. 4.23	多摩線小田急永山ー小田急多摩センター間開業
51. 1. ー	PC枕木化完了（昭37.7導入開始）
52. 3.29	本厚木付近高架化
7. 1	新宿ー本厚木間で急行10輌運転開始
昭53. 3.31	代々木上原ー東北沢間複々線化、営団千代田線と相互乗入開始
55.12.27	特急ロマンスカーLSE車（7000形）就役
57. 4. 1	新宿改良工事完了し、全面使用再開
59. 3.21	全線の荷貨物営業廃止
62.12.23	特急ロマンスカーHiSE車（10000形）就役
平 2. 3.27	多摩線小田急多摩センターー唐木田間開業
3. 1.16	自動改札システム導入（新宿西口地下·百合ヶ丘·愛甲石田）
3.16	特急ロマンスカーRSE車（20000形）就役、新宿ーJR沼津間、JR東海と相互運転開始
6. 3.27	喜多見電車基地使用開始
7. 3.26	喜多見ー和泉多摩川間高架化
8. 3.23	特急ロマンスカーEXE（30000形）就役
9. 3. 1	全線自動改札機の設置完了
6.23	喜多見ー和泉多摩川間複々線化
10. 8.22	全線急行10輌運転開始
12. 6.11	経堂駅付近高度化
10.14	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
14. 3.23	湘南急行と多摩急行を新設
3.31	成城学園前付近下り線堀割化、世田谷代田ー喜多見間下り全線立体交差化
12.15	梅ヶ丘·豪徳寺付近上り線高架化により梅ヶ丘ー和泉多摩川間立体化
15. 3.30	小田原駅改良工事（橋上化）完成
9. 1	海老名ー厚木間高架化工事着工
16. 9.26	経堂ー和泉多摩川間複々線化
11.21	世田谷代田ー喜多見間複々線化
12.11	湘南急行廃止、快速急行と区間準急新設
17. 3.19	ロマンスカーVSE（50000形）就役
10. 1	代々木上原ー東北沢間の複々線を工事用地捻出のため一旦複線化
19. 3.18	ICカードシステムPASMO導入
20. 3.15	MSE（60000形）による千代田線直通運転開始、急行·準急の箱根登山鉄道乗入廃止
21. 3. 8	和泉多摩川ー登戸間複々線化、登戸ー向ヶ丘遊園間上り2線·下り1線の3線化
24. 3.17	特急「あさぎり」の直通区間が御殿場までとなり、JR東海車輌の乗入廃止

駅一覧

※乗降客数は平成23年度1日平均

小田原線

構内(棒線)	駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	新宿	しんじゅく	ー	客	▣	昭 2. 4. 1	474,552	
	南新宿	みなみしんじゅく	0.8	客	▣	昭 2. 4. 1	3,676	(改)小田急本社前(昭17.5.1)、千駄ヶ谷新田(昭12.7.1)
	参宮橋	さんぐうばし	1.5	客	▣	昭 2. 4. 1	14,656	☼
	代々木八幡	よよぎはちまん	2.7	客	▣	昭 2. 4. 1	19,460	
◉	代々木上原	よよぎうえはら	3.5	客	▣	昭 2. 4. 1	222,249	☼、(改)代々幡上原(昭16.10.15)
○	東北沢	ひがしきたざわ	4.2	客	▣	昭 2. 4. 1	6,222	
	下北沢	しもきたざわ	4.9	客	▣	昭 2. 4. 1	130,794	
○	世田谷代田	せたがやだいた	5.6	客	▣	昭 2. 4. 1	8,133	(改)世田ケ谷中原(昭21.8.20)
◉	梅ケ丘	うめがおか	6.3	客	▣	昭 9. 4. 1	30,684	(高)平14.12.15
	豪徳寺	ごうとくじ	7.0	客	▣	昭 2. 4. 1	24,889	(高)平14.12.15
◉	経堂	きょうどう	8.0	客	▣	昭 2. 4. 1	69,299	☼、(高)平12.6.11
	千歳船橋	ちとせふなばし	9.2	客	▣	昭 2. 4. 1	51,990	☼、(高)平13.10.28
	祖師ケ谷大蔵	そしがやおおくら	10.6	客	▣	昭 2. 4. 1	42,596	(高)平14.7.28
◉	成城学園前	せいじょうがくえんまえ	11.6	客	▣	昭 2. 4. 1	83,142	(地)平14.6.16
	喜多見	きたみ	12.7	客	▣	昭 2. 4. 1	31,185	▣☼、(高)平7.3.26
	狛江	こまえ	13.8	客	▣	昭 2. 5.27	42,102	(高)平7.3.26
	和泉多摩川	いずみたまがわ	14.4	客	▣	昭 2. 4. 1	15,047	(高)平7.3.26
◉	登戸	のぼりと	15.2	客	▣	昭 2. 4. 1	152,326	(改)登戸多摩川(昭33.4.1)、(改)稲田多摩川(昭30.4.1)
◉	向ケ丘遊園	むこうがおかゆうえん	15.8	客	▣	昭 2. 4. 1	64,180	☼、(改)稲田登戸(昭30.4.1)
	生田	いくた	17.9	客	▣	昭 2. 4. 1	43,549	☼、(改)東生田(昭39.3.1)
	読売ランド前	よみうりらんどまえ	19.2	客	▣	昭 2. 4. 1	33,583	(改)西生田(昭39.3.1)
◉	百合ケ丘	ゆりがおか	20.5	客	▣	昭35. 3.25	20,736	
◉	新百合ケ丘	しんゆりがおか	21.5	客	▣	昭49. 6. 1	120,483	☼
	柿生	かきお	23.4	客	▣	昭 2. 4. 1	34,736	☼
◉	鶴川	つるかわ	25.1	客	▣	昭 2. 4. 1	67,208	
	玉川学園前	たまがわがくえんまえ	27.9	客	▣	昭 4. 4. 1	48,510	☼
◉	町田	まちだ	30.8	客	▣	昭 2. 4. 1	288,884	☼、(改)新原町田(昭51.4.11)
◉	相模大野	さがみおおの	32.3	客	▣	昭13. 4. 1	120,113	▣☼、(改)通信学校(昭16.1.1)
	小田急相模原	おだきゅうさがみはら	34.7	客	▣	昭13. 3. 1	54,366	(改)相模原(昭16.4.5)
◉	相武台前	そうぶだいまえ	36.9	客	▣	昭 2. 4. 1	37,931	☼、(改)士官学校前(昭16.1.1)、(改)座間(昭12.6.1)
	座間	ざま	39.2	客	▣	昭 2. 7.28	21,723	(改)座間遊園(昭16.10.15)、(改)新座間(昭12.7.1)
◉	海老名	えびな	42.5	客	▣	昭16.11.25	131,622	▣☼、(開)海老名国分(昭18.3.31)
	厚木	あつぎ	44.1	客	▣	昭 2. 4. 1	19,530	☼、(改)河原口(昭19.6.1)
◉	本厚木	ほんあつぎ	45.4	客	▣	昭 2. 4. 1	140,186	☼、(改)相模厚木(昭19.6.1)
	愛甲石田	あいこういしだ	48.5	客	▣	昭 2. 4. 1	47,052	
	伊勢原	いせはら	52.2	客	▣	昭 2. 4. 1	49,358	☼
	鶴巻温泉	つるまきおんせん	55.9	客	▣	昭 2. 4. 1	14,998	☼、[illegible]
	東海大学前	とうかいだいがくまえ	57.0	客	▣	昭 2. 4. 1	38,503	☼、(改)大根(昭62.3.9)

次頁につづく

●	[illegible]	[illegible]	[illegible]	客	●	昭 2 4 1	[illegible]	㊇大秦野(昭62.3.9)
	渋沢	しぶさわ	65.6	客	●	昭 2 4 1	27,369	☼
●	新松田	しんまつだ	71.8	客	●	昭 2 4 1	24,420	☼
⊙	開成	かいせい	74.3	客	⊡	昭60. 3.14	9,975	
	栢山	かやま	76.2	客	⊡	昭 2 4 1	9,328	
	富水	とみず	77.8	客	●	昭 2 4 1	6,671	
	螢田	ほたるだ	79.2	客	●	昭27 4 1	5,879	
⊙	足柄	あしがら	80.8	客	●	昭 2 4 1	2,976	
●	小田原	おだわら	82.5	客	●	昭 2 4 1	63,886	

多摩線

●	(新百合ケ丘)		—					
	五月台	さつきだい	1.5	客	●	昭49 6 1	9,608	
	栗平	くりひら	2.8	客	⊡	昭49 6 1	21,465	
	黒川	くろかわ	4.1	客	⊡	昭49 6 1	8,250	
	はるひ野	はるひの	4.8	客	⊡	平16 12.11	7,186	
	小田急永山	おだきゅうながやま	6.8	客	⊡	昭49 6 1	27,927	☼
	小田急多摩センター	おだきゅうたませんたー	9.1	客	⊡	昭50. 4.23	46,253	
	唐木田	からきだ	10.6	客	⊡	平 2 3.27	21,096	▣、☼

江ノ島線

●	(相模大野)		—					
	東林間	ひがしりんかん	1.5	客	⊡	昭 4 4 1	21,152	㊇東林間都市(昭16.10.15)
	中央林間	ちゅうおうりんかん	3.0	客	⊡	昭 4 4 1	89,577	㊇中央林間都市(昭16.10.15)
	南林間	みなみりんかん	4.5	客	⊡	昭 4 4 1	32,278	㊇南林間都市(昭16.10.15)
	鶴間	つるま	5.1	客	⊡	昭 4. 4. 1	26,873	☼
⊙	大和	やまと	7.6	客	⊡	昭 4 4 1	111,511	㊇西大和(昭19.6.1)
	桜ケ丘	さくらがおか	9.8	客	⊡	昭27.11.25	19,870	
	高座渋谷	こうざしぶや	11.8	客	⊡	昭 4 4 1	22,409	☼、㊙0.6km相模大野方より(昭27.11.25)
⊙	長後	ちょうご	14.0	客	⊡	昭 4. 4 1	34,811	㊇新長後(昭33.4.1)
	湘南台	しょうなんだい	15.8	客	⊡	昭41.11. 7	83,460	☼
	六会日大前	むつあいにちだいまえ	17.3	客	⊡	昭 4 4 1	27,991	㊇六会(平10.8.22)
	善行	ぜんぎょう	19.7	客	⊡	昭35.10. 1	26,266	
	藤沢本町	ふじさわほんまち	21.3	客	⊡	昭 4 4 1	20,282	
⊙	藤沢	ふじさわ	23.1	客	⊡	昭 4. 4. 1	153,771	☼
	本鵠沼	ほんくげぬま	24.6	客	⊡	昭 4. 4. 1	11,629	
	鵠沼海岸	くげぬまかいがん	25.9	客	⊡	昭 4. 4. 1	19,110	
⊙	片瀬江ノ島	かたせえのしま	27.6	客	⊡	昭 4 4 1	17,260	

箱根登山鉄道

沿革年表

明21·10· 1	小田原馬車鉄道国府津―湯本間開業(1372mm·馬力)
29·10·31	小田原電気鉄道に社名変更
33· 3·21	600V電気運転開始
大 8· 6· 1	箱根湯本―強羅間開業(1435mm·600V)
12·12·28	軌道線(省線小田原駅前―湯本間)1435mm改軌
昭 3· 1·20	日本電力に合併
8·13	日本電力より分離して箱根登山鉄道発足
10·10· 1	小田原―箱根湯本間鉄道新線開業、軌道線箱根板橋―箱根湯本間廃止
23· 6· 1	小田急電鉄の系列となる
25· 8· 1	小田原―箱根湯本間1500V昇圧、3線軌条に変更、小田急電鉄車輛乗入開始
31· 6· 1	軌道線小田原駅前―箱根板橋間廃止
昭47· 3·14	全線CTC化
62· 4·24	ATS設置
平 5· 7·14	750V昇圧、3輌運転開始
12·12· 2	日中の小田原―箱根湯本間が小田急車の乗入のみとなる
15· 3·19	小田原―箱根湯本間バスネット導入
8· 1	小田急電鉄の完全子会社となる
16·10· 1	小田急箱根ホールディングスに改称、鉄道事業を箱根登山鉄道(2代)に承継
18· 3·18	小田原―箱根湯本間が小田急車の乗入のみとなる(9月に小田原―入生田間1435mm部分のレール撤去)
19· 3·18	ICカードシステムPASMO導入
21· 3·14	箱根登山色の小田急1000形運行開始

駅一覧

㊋=小田急電鉄　※乗降客数は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	小田原	おだわら	—	客	㊋	昭10.10. 1	18,015	小田急電鉄に委託(昭39.4.1)
⊙	箱根板橋	はこねいたばし	1.7	客	⊡	昭10.10 1	2,774	
⊙	風祭	かざまつり	3.2	客	⊡	昭10.10. 1	1,675	
⊙	入生田	いりうだ	4.2	客	⊡	昭10.10. 1	1,224	▣
⊙	箱根湯本	はこねゆもと	6.1	客	⊡	大 8. 6 1	10,951	☼、㊙新駅舎完成に伴い(昭49.5.17)
⊙	塔ノ沢	とうのさわ	7.1	客		大 9.10.21	146	㊡昭44.10.15
⊙	出山信号場	でやましんごうじょう	8.3	信		大 8. 6. 1	—	
⊙	大平台	おおひらだい	9.9	客	○	大 8. 6. 1	415	☼
⊙	上大平台信号場	かみおおひらだいしんごうじょう	10.4	信		大 8. 6. 1	—	
⊙	仙人台信号場	せんにんだいしんごうじょう	11.2	信		大 8. 6. 1	—	
⊙	宮ノ下	みやのした	12.0	客	○	大 8. 6. 1	856	☼
⊙	小涌谷	こわきだに	13.4	客	○	大 8. 6. 1	677	☼
⊙	彫刻の森	ちょうこくのもり	14.3	客	○	大 8. 6. 1	728	㊇二ノ平(昭47.3.15)
⊙	強羅	ごうら	15.0	客	⊡	大 8. 6. 1	6,855	

江ノ島電鉄

沿革年表

明33·11·25	江之島電気鉄道株式会社設立
35· 9· 1	藤沢―片瀬(現江ノ島)間開業(1067mm·600V)
36· 6·20	片瀬―行合(現七里ヶ浜)間開業
7·17	行合―追揚(現七里ヶ浜―稲村ヶ崎間)間開業
37· 4· 1	追揚―極楽寺間開業
明40· 8·16	極楽寺―大町間開業
43·11· 4	大町―小町(現鎌倉付近)間開業
44·10· 3	横浜電気に合併
大10· 5· 1	東京電灯に合併
昭 3· 7· 1	藤沢―鎌倉間軌道線を江ノ島電気鉄道(2代目)に譲渡

次頁につづく

昭13·10·20	東京横浜電鉄の系列となる	昭49· 6· 7	藤沢駅付近高架化
19·11·27	軌道から地方鉄道に変更	56· 1·23	ATS使用開始
24· 3· 1	鎌倉(旧小町)を国鉄鎌倉構内に移転	9· 1	江ノ島電鉄に社名変更
8· 1	江ノ島鎌倉観光に社名変更	58·12·16	初の冷房車1201+1251就役
28· 4· 1	小田急電鉄の系列となる	平 1· 4· 8	列車無線使用開始
46· 6·21	続行運転を廃止し、4輌編成運転開始	15· 4· –	車輌の100%冷房化達成
12·27	自動閉塞式に変更	19· 3·18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	藤沢	ふじさわ	–	客	⊡	明35 9 1	23.542	☼、(移)0.2km短縮(昭49.6.7)
	石上	いしがみ	0.6	客		明35 9 1	462	(改)川袋(昭25.7.15)
	柳小路	やなぎこうじ	1.2	客		大正年間	2,074	(廃)昭20、(復)昭25.7.15
◉	鵠沼	くげぬま	1.9	客	⊡	明35 9. 1	4,206	☼
	湘南海岸公園	しょうなんかいがんこうえん	2.7	客		明35. 9. 1	1,593	(改)西方(昭33.12.1)
◉	江ノ島	えのしま	3.3	客	⊡	明35 9 1	6,627	(改)片瀬(昭4.3.1)
	腰越	こしごえ	3.9	客	○	明36. 6.20	2,754	(改)谷戸(昭23.7.15)
	鎌倉高校前	かまくらこうこうまえ	4.7	客		明36. 6.20	3.117	(改)日坂(昭28.8.20)、(無)平12.3.16
◉	峰ヶ原(信)	みねがはらしんごうじょう	5.1	信			–	
	七里ヶ浜	しちりがはま	5.6	客	○	明36 6.20	4,567	☼、(改)行合(昭26)、(改)田辺(大4.10.18)
◉	稲村ヶ崎	いなむらがさき	6.8	客	⊡	明37. 4. 1	4,393	
	極楽寺	ごくらくじ	7.6	客	○	明37. 4. 1	1,592	
◉	長谷	はせ	8.3	客	⊡	明40. 8.16	7,763	
	由比ヶ浜	ゆいがはま	8.9	客		明40. 8.16	880	(改)海岸通り(昭25.7.15)、(改)海岸院通(大4.10.18) (無)平12.3.16
	和田塚	わだづか	9.2	客		明40 8 16	586	
◉	鎌倉	かまくら	10.0	客	⊡	明43 11 4	19,377	☼、(改)小町(大4.10.18)、(移)国鉄駅乗入(昭24.3.1)

湘南モノレール

沿革年表

昭40·10·29	大船—江の島間免許	昭50· 1·30	300形の一部が3輌編成による運転を開始
41· 4·11	湘南モノレール株式会社設立	63· 3·31	冷房装備の500形3輌編成が運転を開始
45· 3· 7	大船—西鎌倉間開業	平16· 6·24	VVVFインバータ制御の5000系が就役
46· 7· 1	西鎌倉—湘南江の島間開業	7· 4	冷房化率100%を達成

駅一覧

※乗降客数は平成23年10月6日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	大船	おおふな	–	客	⊡	昭45 3 7	24,695	
◉	富士見町	ふじみちょう	0.9	客		昭45 3 7	3,533	
	湘南町屋	しょうなんまちや	2.0	客		昭45 3 7	6,380	
◉	湘南深沢	しょうなんふかさわ	2.6	客		昭45. 3. 7	5,171	▣☼
◉	西鎌倉	にしかまくら	4.7	客	○	昭45 3 7	4,853	

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	片瀬山	かたせやま	5.2	客		昭46. 7. 1	3,713	
◉	目白山下	めじろやました	6.2	客		昭46. 7. 1	249	
	湘南江の島	しょうなんえのしま	6.6	客	⊡	昭46. 7. 1	3,592	

神奈川臨海鉄道

沿革年表

昭38· 6· 1	神奈川臨海鉄道株式会社設立	昭63· 3·13	日本鋼管京浜製鉄所専用線廃止
39· 3·25	水江線塩浜操車場(現川崎貨物)—水江間·千鳥線塩浜操車場—千鳥間·浮島線塩浜操車場—浮島町間開業(1067mm·内燃)	平 1·12·31	水江線接続のコスモ石油川崎油槽所専用線廃止
44·10· 1	本牧線根岸—本牧埠頭間開業	7·10· 6	梶ヶ谷貨物ターミナル—末広町間一般廃棄物輸送開始
62· 4· 6	本牧操(現横浜本牧)に輸入麦芽積み込み設備完成。麒麟麦酒向の麦芽輸送開始	9· 3·31	味の素川崎事業所専用線廃止
		10· 2· 1	横浜本牧発の麦芽輸送廃止

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
浮島線								
◉	川崎貨物	かわさきかもつ	–	貨	⊡	昭39. 3.25		(改)塩浜操(平2.3.10)
◉	末広町	すえひろちょう		貨		昭39. 3.25		
○	浮島町	うきしまちょう	3.9	貨		昭39. 3.25		
千鳥線								
	(川崎貨物)		–					
○	千鳥町	ちどりちょう	4.2	貨		昭39. 3.25		
水江線								
	(川崎貨物)		–					
○	水江町	みずえちょう	2.6	貨		昭39. 3.25		
本牧線								
○	根岸	ねぎし	–			昭44.10. 1		
◉	横浜本牧	よこはまほんもく		貨	⊡	昭44.10. 1		(改)本牧操(平2.3.10)
○	本牧埠頭	ほんもくふとう	5.6	貨		昭44.10. 1		

富士急行

沿革年表

大15· 9·18	富士山麓電気鉄道株式会社設立	昭25· 8·24	富士吉田—河口湖間開業
昭 2· 4·12	坂本諏訪松外4名所有の馬車軌道を買収して廃止	35· 5·25	富士急行株式会社に改称
11· 2	富士回遊軌道を買収して廃止	37· 4·14	新宿—河口湖間に自社キハ58系による直通急行〈かわぐち〉運転開始
3· 1· 1	富士電気軌道の路線を譲受	43·10· 1	CTC化完了
4· 6·19	大月—富士吉田間開業、旧富士電気軌道の路線を廃止	50· 3·10	キハ58系〈かわぐち〉廃止
		53· 4· 1	貨物営業廃止
9· 7· 1	夏山期の臨時列車〈高嶺号〉新宿から富士吉田まで乗り入れ開始	59· 6· 1	荷物営業廃止

次頁につづく

[illegible]	[illegible]かわぐち湖[illegible]
[illegible]	ATS導入
[illegible]6	特急〈ふじやま〉運転開始
14 2·28	〈フジサン特急〉運転開始

軌道時代

明33· 9·21	都留馬車鉄道瑞穂村(現下吉田付近)－中野村(籠坂峠)間開業
36 1·26	富士馬車鉄道広里村(現大月付近)－谷村町間開業
9· 4	富士馬車鉄道谷村町－西桂村[illegible](現三つ峠付近)間開業
明36 9·11	都留馬車鉄道西桂村－瑞穂村間開業
大6 3·20	富北軌道福地村(現富士山付近)－船津村(現河口湖付近)間開業
8 7 2	都留馬車鉄道が都留電気鉄道に改称
9 8 3	富士馬車鉄道が富士電気軌道に改称
10 [illegible]	都留電気鉄道は西桂村－福地村間を富士電気軌道に、福地村－中野村間を坂本厖訪松外4名に譲渡
7·10	富士電気軌道、動力を馬力から1500Vに変更
[illegible]	[illegible]

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内配線	駅名		駅間距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	大月	おおつき	—	客	⊡	昭 4. 6.19	4,777	
	上大月	かみおおつき	0.6	客		昭 4. 6.19	115	
◉	田野倉	たのくら	0.3	客	[illegible]	昭 4. 6.19	640	☼、(無)昭48.2.16
◉	禾生	かせい	5.6	客	[illegible]	昭 4. 6.19	737	(無)昭53.8.16
	赤坂	[illegible]	7.1	客		昭 4. 6.19	978	
•	都留市	[illegible]	8.6	客		昭 4. 6.19	708	[illegible]谷村横町(昭40.3.1)、[illegible]昭55.3.16
◉	谷村町	やむらまち	9.4	客	○	昭 4. 6.19	476	(無)昭53.8.16
	都留文科大学前	つるぶんかだいがくまえ	10.6	客	○	平16.11.16	1,462	
	十日市場	とうかいちば	11.5	客		昭 4. 6.19	250	
◉	東桂	ひがしかつら	13.1	客	委	昭 4. 6.19	555	☼、(無)昭46.6.16
◉	三つ峠	みつとうげ	15.8	客	○	昭 4. 6.19	550	(改)小沼(昭18.9.20)、(無)昭46.9.16
	寿	ことぶき	18.8	客		昭 4. 6.19	362	(改)暮池(昭56.1.11)
	葭池温泉前	よしいけおんせんまえ	20.2	客		昭 5. 6.19	104	
◉	下吉田	しもよしだ	21.1	客	○	昭 4. 6.19	257	(無)昭53.8.16
	月江寺	げっこうじ	21.9	客	○	昭 6.10. 1	526	(無)昭48.2.16
•	富士山	[illegible]	23.6	客	[illegible]	昭 4. 6.19	1,406	[illegible]、(改)富士吉田(平23.7.1)
	富士急ハイランド	[illegible]	25.0	客	委	昭36.12. 1	822	[illegible]昭53.6.16、(改)ハイランド(昭56.1.11)
•	河口湖	かわぐちこ	26.6	客	○	昭25. 8.24	1,460	

しなの鉄道

沿革年表

明21 8·15	官鉄直江津線長野－上田間開業(1067mm·蒸気)
21 12· 1	上田－軽井沢間開業
28 4 1	信越線に線名変更
昭38 6·21	軽井沢－長野間1500V電化
42 7·18	軽井沢－中軽井沢間複線化
昭43· 8·20	中軽井沢－信濃追分間複線化
9· 6	御代田－平原間複線化
9·10	信濃追分－御代田間複線化
9·12	西上田－坂城間複線化
9·19	小諸－滋野間複線化
44 9·25	上田－西上田間複線化

右上につづく

昭45· 7·24	田中－大屋間複線化
9·18	滋野－田中間複線化
9·27	坂城－戸倉間複線化
47· 9·30	大屋－上田間複線化
48 10·25	平原－小諸間複線化
57 6·29	戸倉－屋代間複線化
平8 5 1	しなの鉄道株式会社設立
9 10 1	軽井沢－篠ノ井間開業
13 2 [illegible]	CTC化
14 4 1	JR貨物田中－西上田間第2種事業廃止
平16· 1· 5	軽井沢－小諸間の一部列車でワンマン運転開始
10·16	小諸－上田間の一部列車でワンマン運転開始
12· 1	快速「しなのサンセット」運転開始、「しなのサンライナー」を「しなのサンライズ」に改称
17· 2·25	産業活力再生特別措置法に基づく事業再構築計画が認定
19· 3·18	上田－戸倉間の一部列車でワンマン運転開始
24· 4·17	長野－妙高高原間の経営引き受けを決定

駅一覧

Ⓙ＝JR東日本　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内配線	駅名		駅間距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	軽井沢	かるいざわ	-	客	•	明21.12. 1	2,098	☼(貨)昭57.11.15
	中軽井沢	なかかるいざわ	4.0	客	[illegible]	明43. 7.15	933	(改)沓掛(昭31.4.10)(貨)昭48.8.6
	信濃追分	しなのおいわけ	7.2	客		大12.10. 1	456	(貨)昭47.3.15(無)
	御代田	みよた	13.2	客	委	明21.12. 1	1,286	☼(貨)昭46.4.8
	平原	ひらはら	18.3	客		大10.10.10	146	(昇)信→車(昭27.1.10)(無)
•	小諸	こもろ	22.0	客	⊡	明21.12. 1	4,778	☼(貨)昭60.3.1
	滋野	しげの	27.9	客	委	大12.10. 1	769	(貨)昭38.2.21(委)平14.4.1
•	田中	たなか	31.3	客	○	明21.12. 1	2,446	
	大屋	おおや	34.7	客	○	明29. 1.20	2,320	☼(貨)昭59.1.15
	信濃国分寺	しなのこくぶんじ	37.1	客	委	平14. 3.29	1,114	
•	上田	うえだ	40.0	客	⊡	明21. 8.15	11,100	(貨)昭60.3.1
	西上田	にしうえだ	44.4	般	○	大 9. 6. 1	1,764	☼(改)北塩尻(昭31.4.10)(委)平9.10.1
	テクノさかき	てくのさかき	47.9	客	委	平11. 4. 1	946	
	坂城	さかき	50.4	般	委	明21. 8.15	1,982	
•	戸倉	とぐら	54.9	客	⊡	明45. 2.11	2,650	[illegible]☼(貨)昭48.7.1
	千曲	ちくま	57.1	客	委	平21. 3.14	825	
•	屋代	やしろ	59.9	客	⊡	明21. 8.15	4,464	[illegible]☼
	屋代高校前	やしろこうこうまえ	61.8	客	委	平13. 3.22	1,530	
	篠ノ井	しののい	65.1	客	Ⓙ	明21. 8.15	13,913	

上田電鉄

沿革年表

大 9· 1·15	上田温泉電気軌道株式会社設立
11·16	上田温泉電軌株式会社に社名変更
10 6·17	青木線三好町(現城下付近)－青木間、川西線上田原－信濃別所(現別所温泉)間開業(1067mm·600V)
13· 8·15	青木線上田－三好町間開業
大15· 8·12	依田窪線下之郷－西丸子間開業
昭 2·12· －	青木線城下－上田原間を復線の新設軌道に変更
13· 2·28	青木線上田原－青木間廃止、上田－上田原間を別所線とし、城下－上田原間を単線に変更

次頁につづく

昭13· 3·19	別所線と依田窪線を地方鉄道に変更。川西線を別所線、依田窪線を西丸子線に改称
14· 9· 1	上田電鉄に社名変更
18·10·21	丸子鉄道(上田東–丸子町間)と上田電
24	鉄が合併、上田丸子電鉄設立
	別所西丸子線の閉塞方式を票券式から
28· 9	タブレット式に変更
33·11· 4	別所西丸子線·丸子線を750Vに昇圧
11· 1	東京急行電鉄の系列となる
44· 5·31	西丸子線廃止
昭46· 6·23	上田交通に社名変更
58· 1· 1	自動閉塞式に変更
59·11· 1	上田原–別所温泉間貨物営業廃止
61·10· 1	貨物営業廃止
平 5· 5·28	1500V昇圧
10· 3·29	7200系就役、全車冷房化
11· 8	上田駅高架化
17·10· 3	ワンマン運転開始
	上田交通から鉄道部門を分社化し、上田電鉄発足

駅一覧

※乗降客数は平成23年6月8日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	上田	うえだ	–	客	▣	大13. 8.15	2,818	(高)平10.3.29
•	城下	しろした	0.8	客		大10. 6.17	48	(改)三好町(昭2.12)
	三好町	みよしちょう	1.5	客		大10. 6.17	57	(改)三好町3丁目(昭2.12)
	赤坂上	あかさかうえ	2.2	客		昭 7. 9.21	186	(開)昭26.4.1
•	上田原	うえだはら	2.9	客	委	大10. 6.17	892	(無)昭58.4.15、(委)昭61.10.1
	寺下	てらした	3.8	客		大10. 6.17	161	
	神畑	かばたけ	4.5	客		大10. 6.17	138	
	大学前	だいがくまえ	5.2	客		大10. 6.17	630	(改)本州大学前(昭49.5.1)(改)下本郷(昭41)
•	下之郷	しものごう	6.1	客	▣	大10. 6.17	300	■☆、昭58.10.15交換再開、(昇)無→有(昭58.4.15)
	中塩田	なかしおだ	7.4	客		大10. 6.17	51	(改)玉加(昭4.3.3)(無)昭46
	塩田町	しおだまち	8.0	客		昭 9. 7.14	347	(改)上本郷(昭40)
	中野	なかの	8.5	客		大10. 6.17	101	(開)昭18.6.30
	舞田	まいた	9.4	客		大10. 6.17	69	
	八木沢	やぎさわ	10.1	客		大10. 6.17	62	
	別所温泉	べっしょおんせん	11.6	客	委	大10. 6.17	572	(改)信濃別所(昭5.1.19)(無)平7.12(委)平11.5.1

アルピコ交通松本電気鉄道

沿革年表

大 9· 5·29	筑摩鉄道株式会社設立
10·10· 2	松本–新村間開業(1067mm·600V)
11· 5· 3	新村–波多(現波田)間開業
9·26	波多–島々間開業により島々線全通
10·31	筑摩電気鉄道に社名変更
昭 7·12· 2	松本電気鉄道に社名変更
30· 4· 1	島々線を上高地線に改称
32·11· 1	上高地線750Vに昇圧
41· 6·27	自動閉塞式に変更
昭41· 9· 2	国鉄D51形蒸気機関車松本–渚間乗入(昭44·6·30まで)
42· 7·15	国鉄臨時急行「こまくさ」名古屋–島々間に運転(昭48·5まで)
45·11· 1	信濃荒井–新島々間自動信号(ARC)化
48·12· 1	貨物営業廃止
51·11·20	松本–信濃荒井間ARC化
52·10·13	新島々–島々間ARC化
58· 9·28	台風10号による土砂崩れのため新島々–島々間休止

右上につづく

昭59· 2· 1	郵便物輸送廃止
12·31	新島々–島々間廃止
61·11· 1	手小荷物輸送廃止
12·20	列車無線使用開始
12·24	1500V昇圧、ワンマン運転開始
平11·10·25	ATS設置
平19·12·25	アルピコグループが八十二銀行など主要取引金融機関に私的整理ガイドラインに則った支援を要請
23· 4· 1	川中島バス·諏訪バスを合併してアルピコ交通に改称

駅一覧

J=JR東日本 ※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度は平成12年度比89.9%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	松本	まつもと	–		J	大10.10. 2	3,416	
	西松本	にしまつもと	0.4	客		昭 2. 5. 1	25	
	渚	なぎさ	1.1	客		大10.10. 2	96	(改)西松本(昭2.5.1)、(無)昭45.1.26
⊙	信濃荒井	しなのあらい	1.9	客		大10.10. 2	43	☆(貨)昭47.1.1、(委)昭47.6.6、(無)平9.9.9
	大庭	おおにわ	2.6	客	委	大10.10. 2	402	(委)昭27.3.1
	下新	しもにい	4.4	客	委	大10.10. 2	203	(昇)無→委(昭28.3.1)、(無)昭43.10.19
	北新·松本大学前	きたにいまつもとだいがくまえ	5.4	客	委	大10.10. 2	421	(改)北新(平14.2.2)、(委)昭40.4.1
⊙	新村	にいむら	6.2	客	○	大10.10. 2	233	■☆、(貨)昭48.12.1
	三溝	さみぞ	7.6	客		大11. 5. 3	350	
⊙	森口	もりぐち	8.6	客	委	大11. 5. 3	612	(委)昭47.9.15、(貨)昭48.12.1
	下島	しもじま	9.5	客		大11. 5. 3	541	
⊙	波田	はた	11.1	客	▣	大11. 5. 3	1,327	(改)波多(昭31.5.1)、(貨)昭48.12.1
	渕東	えんどう	12.7	客		大11. 9.26	87	
○	新島々	しんしましま	14.4	客	▣	大11. 9.26	638	(改)赤松(昭41.10.1)

長野電鉄

沿革年表

大 9· 5·30	河東鉄道株式会社設立
11· 6·10	屋代–須坂間開業(1067mm·蒸気)
12· 3·26	須坂–信州中野間開業
14· 7·12	信州中野–木島間開業
15· 1·29	1500V電気運転開始
9·30	長野電気鉄道と合併し長野電鉄に社名変更
昭 2· 4·28	信州中野–湯田中間開業
3· 6·24	長野–権堂間開業
12· 1· 2	長野–湯田中間大阪発国鉄客車初乗入
7·17	屋代–湯田中間上野発国鉄客車初乗入
31· 5·15	信濃吉田–朝陽間複線化
32· 3·15	長野–湯田中間特急運転開始
36· 5·29	須坂–朝陽間自動閉塞式に変更
37· 3· 1	国鉄気動車急行上野–湯田中間通年運行開始
昭38· 9·20	須坂–信州中野間自動閉塞式に変更
10· 1	国鉄急行上野–湯田中間電車化
54· 4· 1	貨物営業廃止
55· 3· 1	CTC化(朝陽–湯田中間·木島線)
56· 3· 1	長野–善光寺下間地下化
57·11·15	国鉄直通急行「志賀」廃止
59· 2· 1	屋代–須坂間単線自動閉塞式に変更
12·15	全線CTC化
平 5·11· 1	屋代–須坂·信州中野–木島間ワンマン運転開始
12·10· 1	全線ワンマン運転開始
14· 4· 1	信州中野–木島間廃止
9·18	長野–湯田中間が長野線、屋代–須坂間が屋代線となる
18·10· 1	湯田中のスイッチバック構造を変更

次頁につづく

平18·12·9	普通列車ワンマン区間が全線に拡大
	小田急10000形「HiSE」を「ゆけむり」として投入
21·11·9	(新)村山橋の新線が供用開始
23·2·26	JR東日本253系「成田エクスプレス」を2100系「スノーモンキー」として投入
平24·4·1	屋代線廃止

長野電気鉄道

大12·11·25	長野電気鉄道株式会社設立
15·6·28	権堂ー須坂間開業
9·30	河東鉄道と合併

駅一覧

※乗降客数は平成19年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	長野	ながの	ー	客	•	昭3.6.24	※10,641	(地)昭56.3.1、※平成18年度数値
	市役所前	しやくしょまえ	0.4	客	•	昭3.6.24	※1,192	(改)錦町(昭56.3.1)、(地)昭56.3.1、※平成18年度数値
	権堂	ごんどう	1.0	客	•	大15.6.28	2,994	日、(貨)昭43.4.1、(地)昭56.3.1
	善光寺下	ぜんこうじした	1.6	客	•	大15.6.28	※1,068	(昇)留→車(昭5.4.9)(貨)昭43.4.1、(地)昭56.3.1、※平成18年度数値
	本郷	ほんごう	2.7	客	•	大15.6.28	※3,099	※平成18年度数値
	桐原	きりはら	3.6	客	•	大15.6.28	1,549	
	信濃吉田	しなのよしだ	4.3	客	•	大15.6.28	2,616	☼、(改)吉田町(大15.10.5)
○	朝陽	あさひ	6.3	客	⊡	大15.6.28	1,974	
	附属中学前	ふぞくちゅうがくまえ	7.0	客	○	昭60.3.14	2,686	⊡→○(平24.2.1)
•	柳原	やなぎはら	8.0	客	⊡	大15.6.28	1,131	(貨)昭43.4.1
•	村山	むらやま	10.0	客		大15.6.28	736	(昇)留→車(昭28.9.15)、(貨)昭45.9.1、(無)平21.10.1
	日野	ひの	11.0	客		大15.6.28	281	(休)昭19.1.10、(復)昭62.10.8
•	須坂	すざか	12.5	客	⊡	大11.6.10	6,687	■、(貨)昭54.4.1
•	北須坂	きたすざか	15.0	客		大12.3.26	767	(休)昭19.1.10(復)(改)豊洲(昭35.4.11)、(昇)留→車(平6.6.24)、(無)平19.3.1
⊙	小布施	おぶせ	17.5	客	⊡	大12.3.26	1,409	(貨)昭47.3.1
	都住	つすみ	18.6	客		昭3.10.11	215	(無)昭48.7.26
⊙	桜沢	さくらさわ	21.3	客		昭24.3.28	104	(貨)昭43.4.1、(無)平7.12.20
⊙	延徳	えんとく	23.3	客		大12.3.26	281	(無)昭45.12.30、(昇)留→車(平6.10.13)
•	信州中野	しんしゅうなかの	25.6	客	⊡	大12.3.26	2,727	☼、(貨)昭54.4.1
	信濃松川	しなのまつかわ	27.0	客		昭2.4.28	202	
⊙	信濃竹原	しなのたけはら	29.3	客		昭2.4.28	82	(改)竹原(昭7.6.16)、(貨)昭54.4.1、(無)平7.12.20
	夜間瀬	よませ	30.4	客		昭2.4.28	216	(無)昭47.5.15
	上条	かみじょう	31.8	客		昭2.4.28	93	(無)昭45.12.30
○	湯田中	ゆだなか	33.2	客	⊡	昭2.4.28	1,092	(貨)昭46.5.1

北越急行

沿革年表

昭59·8·30	北越急行株式会社設立
平9·3·22	六日町ー犀潟間開業(1067mm·直流1500V)
10·12	最高速度を時速150kmに変更
平14·3·23	最高速度を時速160kmに変更
16·10·23	新潟県中越地震で運休
10·26	犀潟ーまつだい間運転再開
平16·11·2	まつだいー六日町間運転再開

右上につづく

駅一覧

J＝JR東日本　※乗降客数は平成23年6月22日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	六日町	むいかまち	ー	客	Ⓙ	平9.3.22	1,098	☼、乗降客数は特急の通過旅客含まず
	魚沼丘陵	うおぬまきゅうりょう	3.6	客		平9.3.22	129	☼
⊙	赤倉(信)	あかくらしんごうじょう	8.5	客		平9.3.22	ー	
	美佐島	みさしま	12.2	客		平9.3.22	3	☼
	しんざ	しんざ	14.4	客		平9.3.22	102	
⊙	十日町	とおかまち	15.9	客	⊡	平9.3.22	1,372	☼
⊙	薬師峠(信)	やくしとうげしんごうじょう	23.8	客		平9.3.22	ー	
⊙	まつだい	まつだい	29.2	客		平9.3.22	713	☼
⊙	儀明(信)	ぎみょうしんごうじょう	34.1	客		平9.3.22	ー	
	ほくほく大島	ほくほくおおしま	38.6	客		平9.3.22	162	☼
⊙	虫川大杉	むしがわおおすぎ	44.8	客		平9.3.22	255	
	うらがわら	うらがわら	46.8	客		平9.3.22	266	☼
	大池いこいの森	おおいけいこいのもり	51.7	客		平9.3.22	19	
⊙	くびき	くびき	53.6	客		平9.3.22	187	☼
⊙	犀潟	さいがた	59.5	客	Ⓙ	平9.3.22	716	乗降客数は特急の通過旅客含まず

黒部峡谷鉄道

沿革年表

大15·10·23	東洋アルミナム専用鉄道宇奈月ー猫又間運行開始(762mm·600V)
昭2·10·8	後曳(現黒薙)ー二見間運行開始
3·10·1	日本電力に合併
5·8·15	猫又ー小屋平間運行開始
6·8·1	小屋平ー小黒部間運行開始
12·7·1	小黒部ー欅平間運行開始
16·10·1	日本発送電専用鉄道となる
26·5·1	関西電力専用鉄道となる
昭28·11·16	地方鉄道となる
32·7	票券閉塞式から自動閉塞式に変更
43	ATS設置
46·5·4	黒部峡谷鉄道株式会社設立
7·1	黒部峡谷鉄道開業
56·ー·ー	列車無線導入
平24·6·ー	日本初のVVVF制御機関車EDV34·35使用開始

駅一覧

※開設年月日は地方鉄道としてのもの　※乗降客数は平成23年度(年間)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	宇奈月	うなづき	ー	(般)	⊡	昭28.11.16	367,778	■☼
⊙	柳橋	やなぎばし	2.1	貨		昭28.11.16	0	☼、一般旅客乗降不可
⊙	森石	もりいし	5.1	貨		昭28.11.16	0	一般旅客乗降不可
○	黒薙	くろなぎ	6.5	(般)	⊡	昭28.11.16	12,771	(改)後曳
⊙	笹平	ささだいら	7.0	貨		昭28.11.16	0	☼、一般旅客乗降不可
⊙	出平	だしだいら	9.1	貨		昭28.11.16	0	一般旅客乗降不可
⊙	猫又	ねこまた	11.8	(般)		昭28.11.16	※4,386	☼、一般旅客乗降不可 ※4月18日~28日の折り返し運転
⊙	鐘釣	かねつり	14.3	(般)	⊡	昭28.11.16	166,548	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	小屋平	こやだいら	17.5	貨		昭28.11.16	0	☼、一般旅客乗降不可
◉	欅平	けやきだいら	20.1	㊞	▣	昭28.11.16	195,931	☼

関西電力

沿革年表

昭26・5・1	関西電力株式会社設立
38・4・30	黒部－黒部ダム間地方鉄道免許
昭39・8・1	開業

駅一覧

※乗降客数は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	扇沢	おうぎざわ	－	客	▣	昭39.8.1	4,847	🅱
◉	トンネル内信号所	とんねるないしんごうしょ		信		昭39.8.1	－	
○	黒部ダム	くろべだむ	6.1	客	▣	昭39.8.1	4,847	

立山黒部貫光

沿革年表

昭39・12・25	立山黒部貫光株式会社設立
44・7・20	鋼索線(黒部ケーブルカー)開業
45・7・25	立山ロープウェイ開業
46・4・25	立山トンネルバス開業
昭54・10・1	立山黒部有峰開発を合併
平5・2・8	室堂－大観峰間鉄道事業法免許
8・4・23	立山トンネルバスをトロリーバス化
17・10・1	立山開発鉄道を合併

駅一覧

※乗降客数は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	室堂	むろどう	－	客	▣	平8.4.23	2,432	🅱
◉	信号所			信				
○	大観峰	だいかんぼう	3.7	客	▣	平8.4.23	2,432	☼(雷殿)

富山地方鉄道

沿革年表(富山電気鉄道→富山地方鉄道)

昭5・2・21	富山電気鉄道株式会社設立
6・3・20	立山鉄道を合併
8・15	富山田地方(電鉄富山から0.7km上市寄)－上市口(現上市)間、寺田－五百石間開業(1067mm・1500V)
10・3	電鉄富山－富山田地方間開業
11・6	上市口－滑川間1067mmに改軌・電化
11・7	上市口－上市間開業
7・12・20	上市口－五百石間廃止
10・12・13	滑川－早月(現越中中村)間開業
昭11・6・5	早月－電鉄魚津間開業
8・18	五百石－岩峅寺間、1067mmに改軌・電化
8・21	電鉄魚津－魚津(現新魚津)間開業
10・1	魚津－西三日市(現電鉄黒部)間開業
15・3・27	黒部鉄道より三日市(黒部)－石田港間(石田港線)を譲受
6・1	石田港線廃止
16・12・1	富南鉄道、富岩鉄道(現富山ライトレール)を譲受

右上につづく

昭18・1・1	黒部鉄道、越中鉄道(射水線)、加越鉄道(石動－青島町間)、富山県営鉄道、日本発送電鉄道(千垣－粟巣野間)、富山市営軌道・バス、富山電鉄自動車を合併、富山地方鉄道に社名変更。電鉄富山－西三日市間を本線、三日市－宇奈月間を黒部線、寺田－岩峅寺間を五百石線、南富山－粟巣野間を立山線とする
6・1	富岩線を鉄道省へ移管
6・20	富南線稲荷町－堀川新(現南富山)間電化、立山線直通運転開始
11・11	黒部線1500Vに昇圧、電鉄富山－宇奈月(現宇奈月温泉)間直通運転開始。上市口－上市間廃止
21・6・1	富南線電鉄富山－稲荷町間電化、立山線直通運転開始
25・9・1	笹津線南富山－大久保間開業
27・8・15	笹津線大久保町－地鉄笹津間開業
29・4・1	立山線小見(現有峰口)－粟巣野および粟巣野－千寿ヶ原(現立山)免許を立山開発鉄道へ譲渡
8・1	立山開発鉄道粟巣野－立山仮駅間開業
30・7・1	立山開発鉄道立山仮駅－千寿ヶ原間開業
37・4・1	立山開発鉄道から小見－千寿ヶ原間譲受
41・4・1	黒部線列車集中制御装置(CTC)使用開始
42・9・1	魚津市内高架線完成
12・30	本線CTC使用開始
44・4・1	鉄道線名称変更、電鉄富山－宇奈月間を本線に、南富山－岩峅寺間を上滝線に分離、寺田－岩峅寺間を立山線に編入
8・17	黒部支線(電鉄桜井－黒部間)廃止
45・7・15	国鉄、名古屋鉄道車輌の立山乗入れ(季節運転)開始
46・8・1	国鉄車輌の宇奈月温泉乗入れ(季節運転)開始
50・4・1	笹津線廃止
51・7・8	立山線CTC使用開始
57・11・15	国鉄〈立山〉(大阪－立山・宇奈月温泉間)乗入れ廃止
58・6・1	電鉄富山－寺田－五百石間貨物営業廃止により貨物全廃
昭58・9・1	国鉄〈うなづき〉(名古屋－宇奈月温泉)、〈むろどう〉(名古屋－立山間)乗入れ廃止
11・1	名鉄〈北アルプス〉号(神宮前－立山間)乗入れ廃止
平2・7・21	JR西日本車輌による〈立山〉(神戸－立山間)乗入れ(季節運転)開始
3・7・5	JR西日本車輌大阪－宇奈月温泉間乗入れ(季節運転)開始
8・4・1	不二越・上滝線ワンマン運転開始
9・4・1	立山線および本線の一部ワンマン運転開始。快速急行運転開始
10・6・10	本線電鉄黒部－宇奈月温泉間ワンマン運転開始
12・1	本線上市－電鉄黒部間ワンマン運転の開始により、全線ワンマン化

立山軽便鉄道→立山鉄道

明45・1・4	立山軽便鉄道株式会社設立
大2・6・25	滑川－上市口(現上市)－五百石間開業(762mm・蒸気)
6・6・25	立山鉄道に社名変更
10・3・19	五百石－立山(現岩峅寺)間開業
昭6・3・20	富山電気鉄道に合併

富山軽便鉄道→富山鉄道→富南鉄道

大2・12・12	富山軽便鉄道株式会社設立
3・12・6	富山－笹津間開業(1067mm・蒸気)
4・10・24	富山鉄道に社名変更
昭8・4・12	富南鉄道株式会社設立
4・20	堀川新(現南富山)－笹津間廃止、富山－堀川新間を富南鉄道に譲渡
16・12・1	富山電気鉄道に譲渡

富山県営鉄道

大10・4・25	南富山－上滝間開業(1067mm・蒸気)
8・20	上滝－岩峅寺間開業
10・11	岩峅寺－横江(後の上横江)間開業
12・4・20	横江－千垣間開業
昭2・6・10	600V電気運転開始
12・6・20	1500Vに昇圧
10・1	千垣 粟巣野間開業
17・6・1	千垣 粟巣野間を日本発送電に譲渡

次頁につづく

昭18. 1. 1	富山電気鉄道に合併

黒部鉄道

大 2.10. –	黒部鉄道株式会社設立
11.11. 5	三日市(現・電鉄黒部)–下立間開業(1067mm・600V)
大12.11.21	下立–桃原(現宇奈月温泉)間開業
昭 5. 4.10	三日市–石田港間(石田港線)開業
15. 3.27	石田港線を富山電気鉄道に譲渡
18. 1. 1	富山電気鉄道に合併

駅一覧

※乗降客数は平成12年度1日平均、平成2[illegible]年度全線乗降客数は平成[illegible]年度に[illegible]、乗降客数の前の★印は平成21年度1日平均

構内[illegible]	駅名		営業距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人数 人	備考
富山本線								
•	電鉄富山	でんてつとやま	–	客	⊡	昭 6.10. 3	★6,324	
	稲荷町	いなりまち	1.6	客	委	昭 6. 8.15	★1,053	[illegible]☼、(貨)昭44.4.1
•	東新庄	ひがししんじょう	3.6	客	委	昭 6. 8.15	★833	
•	越中荏原	えっちゅうえばら	4.7	客	委	昭 6.11. 7	2,200	(改)島村(昭20.9.21)
•	越中三郷	えっちゅうさんごう	7.0	客		昭 6. 8.15	★441	
•	越中舟橋	えっちゅうふなはし	8.5	客	委	昭 6. 8.15	600	
•	寺田	てらだ	9.8	客	委	大 2. 6.25	★336	☼
	越中泉	えっちゅういずみ	10.5	客		大 2. 6.25	70	
	相ノ木	あいのき	11.3	客		昭24. 4.15	130	
•	上市	かみいち	13.3	客	⊡	大 2. 6.25	★1,768	(改)上市(昭6.11.7)(改)上市口(昭18.11.11)(貨)昭45.9.5
	新宮川	しんみやがわ	15.1	客		大 2. 6.25	110	(改)江上(大10.2.20)(改)宮川(大13.5.20)
•	中加積	なかかづみ	17.1	客		大 2. 6.25	★227	(改)堀江(大10.2.20)(貨)昭44.8.1、(無)平9.8.1
	西加積	にしかづみ	18.7	客		大 2. 6.25	40	(改)梅沢(大10.2.20)
	西滑川	にしなめりかわ	19.8	客		大 2. 6.25	320	☼、(改)西滑川(大10.2.20)(改)水橋口(昭33.10.2)
•	中滑川	なかなめりかわ	20.6	客	委	大 3. 2.18	★742	(改)中滑川(大10.2.20)(改)晒屋(昭6.11.6)(改)本滑川(昭7.3.22)(貨)昭42.10.1
	滑川	なめりかわ	21.8	客		大 2. 6.25	★318	
	浜加積	はまかづみ	23.3	客		昭10.12.13	100	
◉	早月加積	はやつきかづみ	24.4	客		昭25. 3.23	130	(無)平1.7.25
	越中中村	えっちゅうなかむら	25.6	客		昭10.12.13	10	(改)早月(昭25.3.23)
◉	西魚津	にしうおづ	27.6	客		昭11. 6. 5	200	(無)平9.8.1
	電鉄魚津	でんてつうおづ	28.9	客	委	昭11. 6. 5	★812	
◉	新魚津	しんうおづ	30.3	客	委	昭11. 8.21	★1,364	☼、(改)魚津(平7.4.1)
	経田	きょうでん	33.0	客	委	昭11.10. 1	★902	
◉	電鉄石田	でんてついしだ	34.9	客		昭12. 5.31	★258	(昇)信(石田信号所)→車(昭15.6.1)(無)平10.10.1
◉	電鉄黒部	でんてつくろべ	37.2	客	⊡	大11.11. 5	★708	(改)西三日市(昭26.6.25)(改)電鉄桜井(平1.4.1)
	東三日市	ひがしみっかいち	37.8	客	委	大11.11. 5	★386	
	荻生	おぎゅう	38.6	客		大11.11. 5	100	(貨)昭44.8.1
	長屋	ながや	39.6	客		大11.11. 5	50	☼
◉	舌山	したやま	41.0	客		大11.11. 5	100	(貨)昭44.4.1　平1.7.25
	若栗	わかぐり	41.7	客		大11.11. 5	100	
	栃屋	とちや	42.9	客		大11.11. 5	110	
◉	浦山	うらやま	44.3	客		大11.11. 5	★246	(貨)昭43.5.11、(無)平9.8.1

右上につづく

構内[illegible]	駅名		営業距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降人数 人	備考
	下立口	おりたてぐち	45.6	客		大11.11. 5	70	(貨)昭43.5.11
	下立	おりたて	46.3	客		昭28. 2.13	120	
	愛本	あいもと	47.6	客		大12.11.21	★229	(貨)昭42.9.1、(無)平6.4.25
•	内山	うちやま	48.7	客		大12.11.21	240	☼、(無)平6.4.25
	音沢	おとざわ	49.5	客		大12.11.21	90	
•	宇奈月温泉	うなづきおんせん	53.3	客	•	大12.11.21	★617	(改)桃原(大13.2.21)(貨)昭44.8.1、(改)宇奈月(昭46.8.1)
立山線								
◉	(寺田)		–				–	
	稚子塚	ちごづか	1.4	客		昭 6. 8.15	70	(改)浦田(昭6.10.1)
	田添	たぞえ	2.1	客		昭 6. 8.15	60	
•	五百石	ごひゃっこく	3.7	客	委	大 2. 6.25	★829	(改)五百石(昭34.1.1)(改)立山町(昭45.7.1)、(貨)昭58.6.1
	榎町	えのきまち	4.6	客	委	大10. 3.19	500	
	下段	しただん	5.7	客		昭11.12.26	100	(無)昭52.7.1
	釜ヶ淵	かまがふち	7.4	客		大10. 3.19	★227	(貨)昭44.8.1、(無)平9.8.1
	沢中山	さわなかやま	8.6	客		大10. 3.19	70	
◉	岩峅寺	いわくらじ	10.2	客	委	大10. 3.19	★379	☼、(改)立山(昭11.8.18)(貨)昭44.8.1
◉	横江	よこえ	13.5	客		昭 6. 6. 1	70	(改)尖山(昭40.4.15)
	千垣	ちがき	17.3	客		大12. 4.20	500	(無)平9.8.1
◉	有峰口	ありみねぐち	17.9	客		昭 6. 5.15	★87	☼(小見)、(貨)(昭44.6.1)、(改)小見(昭45.7.1)、(無)平1.9.1
	本宮	ほんぐう	19.4	客		大12. 4.20	170	
◉	立山	たてやま	24.2	客	⊡	昭29. 8. 1	★319	(改)千寿ヶ原(昭45.7.1)(移)0.4km本宮方の仮駅から(昭30.7.1)
不二越・上滝線								
	(稲荷町)		–					
	不二越	ふじこし	1.0	客	委	大 3.12. 6	★338	(改)山室(昭32.4.12)、(貨)昭47.6.1
	大泉	おおいずみ	2.2	客		昭27. 9.26	250	(無)平1.9.1
◉	南富山	みなみとやま	3.3	客	委	大 3.12. 6	★1,086	(改)堀川新(昭18.6.11)、(貨)昭45.7.1
	朝菜町	あさなまち	4.6	客		昭33. 4. 5	100	
	上堀	かみほり	5.4	客		大10. 4.25	★254	(貨)昭45.7.1
	小杉	こすぎ	6.0	客		平15. 3.25		
	布市	ぬのいち	6.5	客		大10. 4.25	600	
	開発	かいほつ	7.7	客		大10. 4.25	170	(貨)昭44.8.1
◉	月岡	つきおか	9.9	客		大10. 4.25	110	(貨)昭43.5.11(無)昭52.12.25
	大庄	おおしょう	11.2	客		大10. 4.25	200	(貨)昭44.8.1(無)平9.8.1
	上滝	かみだき	13.4	客	委	大10. 4.25	★339	(貨)昭44.8.1
	大川寺	だいせんじ	14.5	客		昭 4. 6.10	130	(改)大川寺遊園(平9.4.1)(改)大川寺公園(昭42.10.1)(改)上滝公園下(昭34.1.1)、(無)平1.9.1
◉	(岩峅寺)		15.7					

富山電気軌道→富山地方鉄道富山市内線

大 1·11·14	富山電気軌道株式会社設立
2· 9· 1	富山駅前−共進会場前(現堀川小泉)間·西町−総曲輪(現丸の内)−古手伝町(現県庁前)−富山駅前間開業(1067mm·600V)
4· 3·13	共進会場前−堀川新(現南富山駅前)間開業
5·11·22	郵便局前(後の越前町)−新富山−呉羽公園下間開業
9· 7· 1	富山市営軌道となる
昭18· 1· 1	富山地方鉄道富山軌道線となる
20· 8· 2	富山大空襲で全線不通となる
21· 1·14	富山駅前−南富山間運転再開
25·10· 1	笹津線乗入開始
12·31	射水線乗入開始
27· 8· 5	丸の内−安野屋間新線(複線)開通
28·8〜12	富山駅前−西中野間(複線)線路移設
昭29· 4· 7	新富山−大学前(旧五福)間復旧
32· 6·30	堀川小泉−南小泉間複線化
10·31	西中野−堀川小泉間複線化
12	7000形ボギー車5輌登場
33· 6·28	南小泉−南富山間複線化
36· 7·18	中教院前−不二越駅前間開業
7·19	射水線乗入廃止
42· 9·11	笹津線乗入廃止
45· 4· 8	全線ワンマン化
52· 8·31	射水線乗入再開
55· 4· 1	射水線廃止により乗入廃止
59· 4· 1	西町−不二越駅前間廃止
平21·12·23	富山都心線丸の内−西町間開業
24· 3·24	富山大橋架け替え、橋梁部分が複線となる

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
富山市内線								
	大学前	だいがくまえ	−	客		大 5.11.22		(改)球場前(昭44.10.1)(改)五福(昭29.4.7)
○	新富山	しんとやま	0.6	客		大 5.11.22		(改)新富山駅前(昭55.4.1)、(改)富山大橋西詰
○	安野屋	やすのや	1.2	客		大 5.11.22		(改)安野屋町
	諏訪川原	すわのかわら	1.5	客		昭27. 8. 5		
○	丸の内	まるのうち	1.8	客		大 2. 9. 1		(改)総曲輪(昭27.8.5)
○	県庁前	けんちょうまえ	2.2	客		大 2. 9. 1		(改)古手伝町
	新富町	しんとみちょう	2.5	客		大 2. 9. 1		(改)神通町(昭37.5.1)
○	富山駅前	とやまえきまえ	2.8	客		大 2. 9. 1		
	地鉄ビル前	ちてつびるまえ	3.1	客		大 2. 9. 1		日☼(千歳)、(改)郵便局前(昭41.11.15)、(改)桜町(昭29.11.15)
	電気ビル前	でんきびるまえ	3.3	客		大 2. 9. 1		(改)桜橋北詰
	桜橋	さくらばし	3.6	客		大 2. 9. 1		
	荒町	あらまち	3.9	客		大 2. 9. 1		(改)木町(昭40.4.15)
○	西町	にしちょう	4.3	客		大 2. 9. 1		
	上本町	かみほんまち	4.6	客		大 2. 9. 1		(改)南田町(昭40.4.15)
	広貫堂前	こうかんどうまえ	4.9	客		大 2. 9. 1		
	西中野	にしなかの	5.1	客		大 2. 9. 1		(改)白山社前
	小泉町	こいずみちょう	5.4	客		昭25. 5.15		
	堀川小泉	ほりかわこいずみ	5.8	客		大 2. 9. 1		(改)小泉町(昭25.5.15)、(改)女学校前(昭22.4.1)、(改)女子師範校前、(改)共進会場前
	大町	おおまち	6.1	客		大 8. 1. 9		
○	南富山駅前	みなみとやまえきまえ	6.4	客		大 4. 3.13		圓☼、(改)堀川新駅前(昭18.6.11)

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(丸の内)		−	客				
	国際会議場前	こくさいかいぎじょうまえ	0.3	客		平21.12.23		
	大手モール	おおてもーる	0.5	客		平21.12.23		
	グランドプラザ前	ぐらんどぷらざまえ	0.7	客		平21.12.23		
○	(西町)		0.9	客				

富山ライトレール

沿革年表

大12· 3·15	富岩鉄道株式会社設立
13· 7·23	富山口−岩瀬港(現岩瀬浜)間開業(1067mm·600V)
昭 2·12·15	富山−富山口間開業(貨物専業)
3· 7·11	富山−富山口間旅客営業開始
12·12·30	富山電気鉄道の傘下となる
16·12· 1	富山電気鉄道に合併
18· 1· 1	富山地方鉄道富岩線となる
6· 1	鉄道省が買収、富山港線となる
昭42· 3·30	1500V昇圧
61·11· 1	貨物営業廃止
62· 4· 1	JR西日本富山港線となる
平13· 3· 3	昼間と夜間に気動車ワンマン運行開始
16· 4·21	富山ライトレール株式会社設立
11· 9	第1種鉄道事業の許可と軌道事業特許取得
18· 3· 1	JR富山港線廃止
4·29	富山駅北−岩瀬浜間開業(600V)

駅一覧

※全駅駅員配置なし

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	富山駅北	とやまえききた	−	客		平18. 4.29		
	インテック本社前	いんてっくほんしゃまえ	0.4	客		平18. 4.29		
⊙	奥田中学校前	おくだちゅうがっこうまえ	1.1	客		平18. 4.29		☼
	下奥井	しもおくい	2.0	客		昭 2. 6. 1		客→般(昭2.12.15)、(貨)昭57.11.15
⊙	粟島	あわじま	2.8	客		平18. 4.29		
	越中中島	えっちゅうなかじま	3.2	客		大13. 7.23		(改)奥田中島(昭18.6.1)
⊙	城川原	じょうがわら	4.2	客		大13. 7.23		日圓☼、客→搬(昭2.12.15)、(貨)昭38.1.1
	犬島新町	いぬじましんまち	4.6	客		平18. 4.29		
	蓮町	はすまち	5.4	客		大13. 7.23		(改)高等学校前(昭18.6.1)、客→搬(昭20.1.11)、(貨)昭57.11.15、(無)平13.3.4
⊙	大広田	おおひろた	6.1	客		昭11.12.27		(改)日満工場前(昭18.6.1)、(改)西ノ宮信号所(昭14.2.8)、(貨)昭33.4.10
	東岩瀬	ひがしいわせ	6.6	客		大13. 9.20		客→搬(昭4.5.12)、(貨)昭59.2.1
	競輪場前	けいりんじょうまえ	7.2	客		昭13. 4.18		仮→臨(昭62.4.1)、臨→客(平18.4.29)
	岩瀬浜	いわせはま	7.6	客		大13. 7.23		客→搬(昭2.12.15)、(改)岩瀬港(昭13.1.1)、(貨)昭59.2.1

万葉線

沿革年表

大12· 2·20	越中電気軌道株式会社設立
13·10·12	富山北口−四方間開業(1067mm·600V)
大15· 7·12	連隊橋(後の新富山)−富山北口間開業
7·21	四方−打出浜間開業

次頁につづく

昭2·2·23	[illegible]
3·4·1	軌道から地方鉄道に変更
4·?·2	[illegible]間開業
5·10·12	堀岡–越ノ潟西越ノ潟–新湊東口(現東新湊)間開業
12·23	越ノ潟–西越ノ潟間開業
7·11·19	新湊東口–庄川口間開業
8·12·25	庄川口–新伏木口(現六渡寺)間開業
18·1·1	富山地方鉄道射水線となる
23·4·10	高伏線地鉄高岡(現高岡駅前)–米島口–伏木港間開業
5·11	集電装置をポールからパンタグラフに変更
25·10·23	加越能鉄道株式会社設立
12·31	全車両が5000形低床車となる
昭26·4·1	米島口–新湊(現六渡寺)間開業、柳町(現広小路)–米島口間複線化、地鉄高岡–新富山–西町間直通運転開始
34·4·1	新高岡(現高岡駅前)–新湊間·米島口–伏木港間が加越能鉄道となる
38·7·11	5000形の全車輌総括制御化完了
41·4·5	越ノ潟–新湊間が加越能鉄道となる
46·9·1	米島口–伏木港間廃止
51·9·11	庄川橋梁流出により新湊–越ノ潟間不通
52·10·1	新湊–越ノ潟間復旧
平13·4·5	万葉線株式会社設立
14·4·1	万葉線による営業となる
16·1·21	MLRV1000形「アイトラム」営業運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均　※全駅駅員配置なし

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	高岡駅前	たかおかえきまえ	–	客		昭23.4.10	1,063	㊋新高岡(昭54頃)㊋地鉄高岡(昭34.4.1)
	末広町	すえひろちょう	0.4	客		平20.3.15	172	
•	片原町	かたはらまち	0.6	客		昭23.4.10	137	
	坂下町	さかしたまち	0.8	客		昭23.4.10	183	
•	本丸会館前	ほんまるかいかんまえ	1.3	客		昭23.4.10	139	㊋高岡市庁前(昭52.10.1)、㊕0.1km高岡駅前方から(平16.12.27)
	広小路	ひろこうじ	1.6	客		昭23.4.10	448	㊋涼町(昭33.5.7)
	志貴野中学校前	しきのちゅうがっこうまえ	2.0	客		昭23.4.10	335	
	市民病院前	しみんびょういんまえ	2.3	客		昭28.4.10	186	
	江尻	えじり	2.9	客		昭23.4.10	304	
	旭ケ丘	あさひがおか	3.2	客		昭23.4.10	141	
	荻布	おぎの	3.7	客		昭23.4.10	88	
	新能町	しんのうまち	4.0	客		昭23.4.10	114	
	米島口	よねじまぐち	4.3	客		昭23.4.10	326	日圓☼
	能町口	のうまちぐち	5.4	客		昭26.4.1	109	
⊙	新吉久	しんよしひさ	5.9	客		昭26.4.1	81	
	吉久	よしひさ	6.6	客		昭26.4.1	138	
	中伏木	なかふしき	7.4	客		昭26.4.1	206	
⊙	六渡寺	ろくどうじ	7.9	客		昭8.12.25	140	㊋新湊(昭60.3)㊋新伏木港㊋新伏木口
	庄川口	しょうかわぐち	8.5	客		昭7.11.9	278	㊐昭8.12.25、㊎昭27.8.15
	射水市新湊庁舎前	いみずししんみなとちょうしゃまえ	9.3	客		昭7.11.9	638	☼、㊋新湊市役所前(平17.11.1)、㊋西新湊(昭60.3)㊋中学校前(昭24.6.20)
	新町口	しんまちぐち	9.9	客		昭30.10.14	167	
⊙	中新湊	なかしんみなと	10.5	客		昭7.11.9	263	
	東新湊	ひがししんみなと	11.5	客		昭51.10.12	120	㊋高岡港前(昭20.8.15)㊋新湊東口(昭7.11.19)
	海王丸	かいおうまる	12.1	客		昭7.11.9	182	㊋越ノ潟口㊕0.2km越ノ潟方より(平24.1)
◯	越ノ潟	こしのかた	12.8	客		昭51.10.12	778	

右上につづく

北陸鉄道

沿革年表(石川電気鉄道→石川鉄道→金沢電気軌道→北陸鉄道)

大3·2·25	石川電気鉄道株式会社設立
4·6·22	新野々市(現新西金沢)–鶴来間開業(762mm·蒸気)
6·30	石川鉄道に社名変更
10·8·1	1067mmに改軌、600V電気運転開始
11·10·1	白菊町–新野々市間の金沢電気軌道線(馬力)を1067mmに改軌·電化し、白菊町–鶴来間直通運転開始
12·5·1	金沢電気軌道に買収される
昭4·3·11	金名鉄道鶴来–神社前(後の加賀一の宮)間施設および営業権を譲受
9·14	鶴来–神社前間電化
14·8·1	能美電気鉄道の事業を譲受
16·8·1	北陸合同電気の交通部門として発足
17·1·27	配電統制令により北陸合同電気から交通部門が分離、北陸鉄道株式会社(旧)設立
18·10·13	北陸鉄道(旧)、能登鉄道、温泉電軌、金名鉄道、金石電気鉄道、湯涌自動車、北陸交通の7社合併により北陸鉄道設立
19·4·11	松金線を地方鉄道に変更し、野町–二万堂–野々市間廃止
24·6·2	石川·能美線直通運転開始
12·6	金名線600V電気運転開始
26·7·21	白菊町–鶴来間30分ヘッド運転開始
28·11·1	白菊町–新寺井間に急行列車設定
30·4·20	急行〈手取〉白菊町–釜清水間運転開始
11·14	松金線廃止
32·5·10	乙丸–鶴来間連動閉塞に変更
33·3·15	白菊町–乙丸間連動閉塞に変更
37·5·1	名古屋鉄道傘下となる
41·1·15	白菊町–野町間昼間時旅客列車打切り
43·12·30	能美線貨物営業廃止
45·4·1	能美·金名線昼間時列車打切り 白菊町–野町間旅客営業廃止
46·10·11	金名線貨物営業廃止
47·9·20	白菊町–野町間廃止
50·12·20	石川線自動閉塞式に変更
昭51·4·1	石川線貨物営業廃止
55·9·14	能美線廃止
59·7·1	荷物営業廃止
12·12	金名線休止
62·4·29	金名線廃止
平1·10·1	列車運行管理システム運用開始
2·7·24	ワンマン運転開
18·12·1	準急列車廃止し、全列車普通とする
21·11·1	鶴来–加賀一の宮間廃止

金野軌道→金野鉄道

大5·1·15	野町5丁目–野々市間開業(890mm·馬力)
7·–	金野軌道株式会社設立
8·1	西金沢(白菊町)–野町5丁目間開業
8·8·18	金野鉄道に社名変更
9·7·15	金沢電気軌道に合併

金名鉄道

大14·12·25	金名鉄道株式会社設立
15·2·1	加賀広瀬–白山下間開業(1067mm·蒸気)
昭2·6·12	神社前(現加賀一の宮)–加賀広瀬間開業
12·28	鶴来–神社前間開業
4·3·11	鶴来–神社前間を金沢電気軌道に譲渡
6·7·7	内燃動力併用
18·10·13	北陸鉄道に合併

浅野川電気鉄道→北陸鉄道浅野川線

大13·1·23	浅野川電気鉄道株式会社設立
14·5·10	七ツ屋–新須崎間開業(1067mm·600V)
15·5·18	金沢駅前(現北鉄金沢)–七ツ屋間開業
昭4·7·14	新須崎–粟ケ崎海岸間開業
20·10·1	北陸鉄道に合併、北陸鉄道浅野川線となる
33·7·1	準急運転開始
43·7·10	単線自動閉塞式に変更
47·4·1	貨物営業廃止
49·7·8	内灘–粟ケ崎海岸間廃止

次頁につづく

平 8·12·19	1500V昇圧、ワンマン運転開始
13· 3·28	北鉄金沢ー七ツ屋間地下化、ATS使用開始
平18·12· 1	急行列車廃止し、全列車普通とする

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
石川線								
⊙	野町	のまち	—	客	委	大11.10.1	1,597	
	西泉	にしいずみ	1.0	客		昭9.12.1	231	(無)昭51.7.1
⊙	新西金沢	しんにしかなざわ	2.1	客	委	大4.6.22	948	(改)新野々市(大14.10.1)、(委)平1.10.1、(無)平23.4.1
	押野	おしの	3.4	客		大4.6.22	80	
	野々市	ののいち	4.0	客		大5.12.1	101	○、(改)上野々市(大14.10.1)、(無)昭42.10.1
	野々市工大前	ののいちこうだいまえ	4.5	客	委	昭6.8.11	520	(改)上野々市(昭38.4.11)、(改)工大前(昭41.9.15)、(無)昭58.4.1
	馬替	まがえ	5.5	客		大4.6.22	277	
•	額住宅前	ぬかじゅうたくまえ	6.1	客		大4.6.22	314	(改)大額(昭40.7.15)、留→車(昭40.7.15)、(委)平1.10.1、(無)平23.4.1
	乙丸	おとまる	6.8	客		昭10.3.2	428	(改)粟田(昭38.4)、(無)昭40.7.15
	四十万	しじま	8.2	客		大4.6.22	222	
	曽谷	そだに	9.3	客		大4.6.22	51	
•	道法寺	どうほうじ	9.9	客		大4.6.22	285	○、(無)留→車(昭31.6.2)、(無)昭45
	井口	いのくち	10.7	客		大4.6.22	268	
	小柳	おやなぎ	11.4	客		大4.6.22	73	
	日御子	ひのみこ	12.1	客		大14.9.5	187	○
•	鶴来	つるぎ	13.8	客	⊡	大4.6.22	830	(車)
浅野川線								
•	北鉄金沢	ほくてつかなざわ	—	客	⊡	大15.5.18	3,520	(改)金沢駅前(昭24.8.1)、(地)平13.3.28
	七ツ屋	ななつや	0.7	客		大14.5.10	39	○
	上諸江	かみもろえ	1.5	客		大14.5.10	373	
	磯部	いそべ	2.2	客		大14.5.10	63	
	割出	わりだし	2.8	客	委	大14.5.10	360	(委)昭46.4.1、(無)昭49.11.26
	三口	みつくち	3.3	客		大14.5.10	58	
⊙	三ツ屋	みつや	3.9	客		大14.5.10	820	(移)吊橋(昭49.11.26)、(改)三ツ屋(昭21.4.21)、留→車(昭49.11.26)
	大河端	おこばた	4.5	客		大14.5.10	43	
	北間	きたま	5.1	客		大14.5.10	52	
	蚊爪	かがつめ	5.5	客		大14.5.10	289	(無)(無)昭49.11.26
	粟ヶ崎	あわがさき	6.3	客		昭4.7.14	30	
⊙	内灘	うちなだ	6.8	客	⊡	昭35.5.14	2,141	(車)

のと鉄道

沿革年表

昭34· 6·15	国鉄能登線穴水ー鵜川間開業
35· 4·17	鵜川ー宇出津間開業
38·10· 1	宇出津ー松波間開業
39· 9·21	松波ー蛸島間開業
56·11·20	貨物営業廃止
59· 2· 1	荷物営業廃止
61· 3· 1	能登線の第三セクター鉄道への転換を決定
5·27	第三次特定地方交通線として承認
62· 5· 1	のと鉄道株式会社設立
63· 3·25	のと鉄道穴水ー蛸島間開業
平 3· 9· 1	七尾線七尾ー輪島間を第2種鉄道事業者として開業
平13· 4· 1	七尾線穴水ー輪島間廃止
17· 4· 1	能登線穴水ー蛸島間廃止
七尾線	
大14·12·15	七尾線七尾ー和倉(現和倉温泉)間開業
昭 3·10·31	和倉ー能登中島間開業
7· 8·27	能登中島ー穴水間開業
10· 7·30	穴水ー輪島間開業
59· 2· 1	貨物営業廃止
60· 3·14	荷物営業廃止
62· 4· 1	JR西日本七尾線となる

駅一覧

※乗降客数は平成24年5月23日調査

Ⓙ=JR西日本

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
七尾線								
⊙	七尾	ななお	—	客	Ⓙ	大14.12.15	1,351	(貨)昭57.11.15
⊙	和倉温泉	わくらおんせん	5.1	客	Ⓙ	大14.12.15	457	(貨)昭54.8.1、(改)和倉(昭55.7.1)
⊙	田鶴浜	たつるはま	8.6	客	委	昭3.10.31	459	(貨)昭51.4.1、(委)平11.4.1
	笠師保	かさしほ	12.7	客		昭3.10.31	88	(貨)昭35.4.1、(無)昭36.3.1
⊙	能登中島	のとなかじま	16.3	客	委	昭3.10.31	318	(貨)昭46.11.10、(委)平11.4.1
⊙	西岸	にしぎし	22.5	客		昭7.8.27	53	(貨)昭35.4.1、(無)昭47.3.15
⊙	能登鹿島	のとかしま	26.8	客		昭7.8.27	20	(貨)昭35.4.1、(無)昭47.3.15
⊙	穴水	あなみず	33.1	客	⊡	昭7.8.27	276	(日)(車)、(貨)昭59.2.1

えちぜん鉄道

沿革年表

明21· 4· 6	京都電燈株式会社設立
大 3· 2·11	新福井ー市荒川(現越前竹原付近)間開業(軌間1067mm·600V)
3·11	市荒川ー勝山間開業
4·10	勝山ー大野口間開業
7· 9· 1	大野口ー大野三番(後の京福大野)間開業
昭 4· 9·21	福井ー新福井間開業、新福井ー福井口間複線化
11·20	福井ー福井口間複線化
10· 4·22	福井口ー開発(現越前開発)間複線化
17· 3· 2	鉄道部門が分離し、京福電気鉄道株式会社設立
8· 1	三国芦原電鉄を合併
19· 1·11	電車三国(現三国)ー東尋坊口間休止
昭19·10·11	鉄道省三国支線休止に伴い、三国ー三国港間を電化開業。三国ー東尋坊口間休止
12· 1	丸岡鉄道と永平寺鉄道を合併
23· 6·28	福井地震により被害甚大
43· 3·21	三国芦原線三国ー東尋坊口間廃止
7·10	丸岡線西長田ー本丸岡間廃止
11·16	三国芦原線福井口ー西長田間自動閉塞化
44· 5·15	越前本線福井口ー松岡間自動閉塞化
9·17	永平寺線金津ー東古市間廃止
45· 9·16	越前本線松岡ー東古市間自動閉塞化
46· 3· 9	三国芦原線貨物営業廃止
5· 1	越前本線福井ー福井口間自動閉塞化

次頁につづく

	…三国港間自動閉塞化
49· 8·12	越前本線勝山―京福大野廃止
53·10·16	越前本線東古市―勝山間自動閉塞化
54· 1·18	列車無線使用開始
7· 1	越前本線越前開発―東古市間列車集中制御装置(CTC)化
55· 3·10	三国芦原線CTC化
8· 1	貨物営業廃止
平 1· 4·20	ワンマン運転開始
2· 3·20	三国芦原線全列車ワンマン運転開始
3· 3·20	全列車ワンマン運転開始
4· 2·20	永平寺線と越前本線東古市―勝山間の廃止方針表明
10· 4· 1	越前本線で特急運転開始
12·12·17	志比堺―東古市間で正面衝突事故
13· 6·24	保田―発坂間で正面衝突事故、全線で列車の運行を停止
14· 9·17	えちぜん鉄道株式会社設立
10·21	京福永平寺線廃止
15· 2· 1	えちぜん鉄道が京福から越前本線と三国芦原線を譲り受け、越前本線を勝山永平寺線に改称
7·20	福井―永平寺口(旧東古市)間、福井口―西長田間営業再開
8·10	西長田―三国港間営業再開
10·19	永平寺口―勝山間営業再開により全線営業再開
18· 4· 9	新福井―福井口間単線化

三国芦原電鉄

大13·11·10	吉崎電気鉄道株式会社設立
昭 2· 2·14	三国芦原電鉄に改称
3·12·30	福井口―芦原(現あわら湯の町)開業
4· 1·31	芦原―三国町(現三国)間開業
10· 1	越前電鉄線福井乗入開始
7· 5·28	電車三国(現三国)―東尋坊口間開業

永平寺鉄道

大13· 3·31	永平寺鉄道株式会社設立
14· 9·16	永平寺(現永平寺口)―永平寺門前(後の永平寺)間開業(軌間1067mm·600V)
昭 4· 8·14	金津(現芦原温泉)―新丸岡(後の本丸岡)間開業
12·10	新丸岡―永平寺口間開業

駅一覧

※乗降客数は平成10年度(京福電気鉄道時代)1日平均

構内/線路	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
勝山永平寺線								
◉	福井	ふくい	—	客	⊡	昭 4. 9.21	4,742	
	新福井	しんふくい	0.5	客		大 3. 2.11	135	(無)平5.1.11
◉	福井口	ふくいぐち	1.5	客	⊡	大 3. 2.11	388	日■、(改)志比口(大3.9.1)、(貨)昭55.8.1
◉	越前開発	えちぜんかいほつ	2.4	客	○	昭 7. 8.20	345	(改)開発(昭26.8.1)、(委)昭45.7.1
◉	越前新保	えちぜんしんぼ	3.4	客	○	大 5. 4.17	419	☼、(改)新保(昭26.8.1)、(委)昭56.8.1
◉	追分口	おいわけぐち	4.4	客		大 4. 5.13	125	(無)昭58.2.1
	東藤島	ひがしふじしま	5.3	客		大 3. 2.11	125	(簡)、(無)昭58.2.1
◉	越前島橋	えちぜんしまばし	6.0	客		大 8. 5.23	146	(無)昭50.6.1
	観音町	かんのんまち	7.3	客	○	大 3. 3.11	421	(委)昭56.8.1
◉	松岡	まつおか	8.4	客	○	大 3. 2.11	468	(委)昭56.8.1
	志比堺	しいさかい	9.3	客		大 3. 2.11	65	(簡)(無)昭46.12.28
◉	永平寺口	えいへいじぐち	10.9	客	⊡	大 3 2.11	420	☼(古市)、(改)東古市(平15.7.20)、(改)永平寺口(昭19.12.1)、(改)永平寺(昭2.1.1)
	下志比	しもしい	11.9	客		昭26.12.15	128	(無)昭50.6.1
	光明寺	こうみょうじ	12.7	客		大 9 5.19	80	

右上につづく

構内/線路	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	轟	とどろき	14.2	客		大 3. 2.11	156	
	越前野中	えちぜんのなか	15.7	客		昭25. 9.10	92	(無)昭53.11.1
◉	山王	さんのう	17.2	客	○	大 3. 2.11	224	☼、(委)昭56.8.1、(無)平5.1.11
◉	越前竹原	えちぜんたけわら	19.3	客		大 3. 2.11	146	(改)市荒川(昭29.9.1)、(無)昭58.2.1
	小舟渡	こぶなと	21.2	客		大 3. 3.11	48	(簡)(無)昭53.4.1
	保田	ほた	23.1	客		大 5. 8.21	17	☼、(簡)(無)昭45.6
•	発坂	ほっさか	24.5	客		大 3. 3.11	133	(委)昭59.3.3、(無)平5.1.11
	比島	ひしま	26.4	客		昭 6. 5. 1	5	
◉	勝山	かつやま	27.8	客	⊡	大 3. 3.11	837	☼、(貨)昭55.2.1
三国芦原線								
◉	福井口	ふくいぐち	—					
◉	西別院	にしべついん	1.6	客	○	昭 4. 4. 1	343	☼、(委)昭56.8.1
	田原町	たわらまち	2.1	客	○	昭12. 4. 1	746	(委)昭56.8.1
◉	福大前西福井	ふだいまえにしふくい	2.8	客	○	昭 3.12.30	1,328	(貨)昭46.3.1、(委)昭56.8.1、(改)西福井(平15.7.20)
	日華化学前	にっかかがくまえ	3.6	客		平19. 9. 1		
	八ツ島	やつしま	4.2	客		平19. 9. 1		
◉	新田塚	にったづか	4.9	客	○	昭 3.12.30	620	(委)昭56.8.1
	中角	なかつの	5.9	客		昭 3.12.30	55	(簡)(無)昭48.8.1
◉	鷲塚針原	わしづかはりばら	8.1	客		昭 3.12.30	243	(無)昭58.2.1
	太郎丸	たろうまる	9.2	客		昭 3.12.30	191	(無)昭46.12.28
◉	西春江	にしはるえ	10.1	客		昭 3.12.30	319	(無)昭57.8.1
◉	西長田	にしながた	11.7	客	○	昭 3.12.30	179	☼、(無)昭58.2.1
	下兵庫	しもひょうご	13.6	客		昭 3.12.30	146	(簡)、(無)昭57.8.1
◉	大関	おおぜき	15.4	客		昭 3.12.30	115	(無)昭53.6.19
◉	本荘	ほんじょう	17.4	客		昭 3.12.30	154	☼、(無)昭53.6.1
	番田	ばんでん	18.3	客		昭 3.12.30	30	
◉	あわら湯のまち	あわらゆのまち	20.0	客	⊡	明44.12.15	688	(貨)昭45.4.1、(改)芦原(昭47.3.1)、(委)昭56.8.1、(改)芦原湯町(平15.8.10)
	水居	みずい	22.0	客		昭 4. 1.30	67	(簡)、(無)昭50.6.1
	三国神社	みくにじんじゃ	23.4	客		昭 5. 7. 1	87	(無)昭50.6.1
	三国	みくに	24.2	客	⊡	明44.12.15	959	☼、(簡)(貨)昭45.4.1、(委)昭56.8.1、(改)電車三国(昭19.10.11)、(改)三国町(昭4.2.10)
○	三国港	みくにみなと	25.2	客		大 3. 7 1	305	(委)昭56.8.1、(無)平3.10.1

福井鉄道

沿革年表

大10·12·22	福武電気鉄道株式会社設立
13· 2·23	武生新(現越前武生)―兵営(現神明)間開業(1067mm·600V)
大14· 7·26	兵営―福井新(現赤十字前)間開業
昭 8·10·15	福井新―福井駅前間複線開業
16· 4· 1	武生新―福井駅前間急行運転開始

次頁につづく

昭16・7・2	南越鉄道を合併
20・8・1	鯖浦電気鉄道(鯖江ー織田間)と合併し、福井鉄道設立
25・7・12	花堂ー福井新間複線化
11・27	本町通ー田原町間複線開業、花堂ー福井駅前ー田原町間ローカル運転開始
34・7・20	鯖浦線水落ー水落(信)間開業
37・1・25	鯖浦線鯖江ー水落(信)間廃止
4・ー	名古屋鉄道の系列となる
44・9・1	福井市内ローカル運転廃止
46・2・3	武生新ー家久間自動閉塞化
9・6	家久ー福井新間自動閉塞化
47・10・12	鯖浦線西田中ー織田間廃止
昭48・9・29	鯖浦線水落ー西田中間廃止
54・10・3	貨物営業廃止
55・4・10	列車集中制御装置(CTC)化完了
60・8・1	早朝・夜間のワンマン運転開始
平3・1・10	自動列車停止装置(ATS)使用開始(三十八社ー福井新間急行・準急のみ)
5・1・20	ATS全列車使用開始
10・11・30	昼間時の普通列車を20分ヘッドに変更
18・4・1	低床車運行開始
19・9・8	県と沿線自治体に支援を要請
20・12・29	名鉄が増資を引き受け、地元支援団体等に1株1円で譲渡し、経営から撤退

駅一覧

※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度全線乗降客数は平成12年度比89.4%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⦿	越前武生	えちぜんたけふ	ー	客	▣	大13. 2.23	1,201	(改)武生新(平22.3.25)
⦿	北府	きたご	0.6	客		大13. 2.23	273	[illegible][illegible]☼、(貨)昭54.11.1、(無)平2.5.17、(改)西武生(平22.3.25)
	スポーツ公園	すぽーつこうえん	1.7	客		平22. 3.25		
⦿	家久	いえひさ	2.4	客		昭10.10. 1	319	(貨)昭44.7.1
	サンドーム西	さんどーむにし	4.1	客		昭 4. 8.13	171	☼、(無)平2.5.1、(改)上鯖江(平22.3.25)
⦿	西鯖江	にしさばえ	5.3	客	○	大13. 3.23	878	
	西山公園	にしやまこうえん	6.0	客		昭 4. 8.13	191	(改)下鯖江(昭62.4.10)、(無)昭46.7.13
⦿	水落	みずおち	7.3	客		昭10. 7. 1	168	(無)昭57.3
⦿	神明	しんめい	8.5	客	○	大13. 2.23	1,504	☼、(改)兵営(昭14.4)(改)中央(昭21.6)(貨)昭44.7.1
	鳥羽中	とばなか	9.7	客		昭10.10. 1	181	(無)昭46.7.13
⦿	三十八社	さんじゅうはっしゃ	10.9	客		昭10. 7. 1	164	(無)昭47.10.12
	泰澄の里	たいちょうのさと	12.1	客		平23. 3.20		
⦿	浅水	あそうず	13.0	客	○	昭 2. 6. 5	913	(貨)昭49.3.1
	ハーモニーホール	はーもにーほーる	13.8	客		平 9. 9.20	53	
	清明	せいめん	14.9	客		平23. 3.20		
⦿	江端	えばた	15.5	客		大14. 7.26	275	☼、(無)平3.3.25
	ベル前	べるまえ	16.1	客		平 1.10. 1	480	(改)花堂南(平5.4.15)
○	花堂	はなんどう	16.9	客		大14. 7.26	78	(貨)昭52.6.1、(無)昭52.9.1
○	赤十字前	せきじゅうじまえ	17.8	客	○	大14.17.26	593	☼、(貨)昭52.6.1、(改)福井新(平22.3.25)
	木田四ツ辻	きだよつつじ	18.4	客		昭 8.10.15	76	
	公園口	こうえんぐち	18.9	客		昭37.14.11	81	
⦶	市役所前	しやくしょまえ	19.6	客		昭 8.10.15	1,637	
○	福井駅前	ふくいえきまえ	20.1	客		昭 8.10.15	847	(無)昭47.10.12
○	(市役所前)		ー					
	仁愛女子高校前	じんあいじょしこうこうまえ	0.6	客		昭39.12.11	235	(改)裁判所前(平22.3.25)
○	田原町	たわらまち	1.3	客		昭25.11.27	1,152	☼、(無)昭47.10.12

伊豆箱根鉄道

沿革年表

駿豆線

明26・9・30	豆相電気鉄道株式会社設立
27・4・18	豆相鉄道に社名変更
31・5・20	豆相鉄道三島町(現三島田町)ー南條(現伊豆長岡)間開業(1067mm・蒸気)
6・15	三島(現下土狩)ー三島町(現三島田町)間開業
32・7・17	南條ー大仁間開業
40・7・19	伊豆鉄道が豆相鉄道の事業を譲り受け
45・4・12	駿豆電気鉄道が伊豆鉄道の事業を買収
大5・10・5	富士水力電気に合併
6・11・5	富士水力電気より分離し駿豆鉄道発足
7・8・10	三島町ー大場間600V電化
8・5・25	全線600V電化
13・8・1	大仁ー修善寺間開業
昭9・12・1	三島ー三島広小路間開業
12・27	下土狩ー三島広小路間廃止
16・8・23	大雄山鉄道を合併
24・10・9	東京から準急「いでゆ」乗入開始
32・6・1	伊豆箱根鉄道に社名変更
34・9・7	1500V昇圧
39・9・17	三島ー大場間自動閉塞式に変更
昭41・3・2	大場ー伊豆長岡間自動閉塞式に変更
42・9・22	伊豆長岡ー修善寺間自動閉塞式に変更
47・6・16	貨物営業廃止
12・ー	ATS設置
53・12・24	列車無線設置
56・10・1	国鉄特急「踊り子」乗入開始
60・11・1	列車運行管理システム(ITC)全線で導入
平21・4・1	駅収受によるワンマン運転開始

大雄山線

大11・6・2	大雄山鉄道株式会社設立
14・10・15	大雄山鉄道・仮小田原ー大雄山間開業(1067mm・600V)
昭2・4・10	新小田原(現緑町付近)ー仮小田原間開業
10・6・16	小田原停車場連絡線開業
16・8・23	駿豆鉄道に合併
45・10・1	自動閉塞式に変更
49・2・1	ATS設置
51・11・25	1500V昇圧
54・12・25	列車無線設置
平19・3・18	ICカードシステムPASMO導入

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
駿豆線								☼=下表のほかに横山(伊豆長岡ー田京間)
⦿	三島	みしま	ー	客	▣	昭 9.12. 1	16,734	
	三島広小路	みしまひろこうじ	1.3	客	▣	昭 3. 4.18	4,037	
⦿	三島田町	みしまたまち	2.0	客	▣	明31. 5.20	3,040	☼(三島)、(改)三島町(昭31.2.1)、(貨)昭39.12.1
	三島二日町	みしまふつかまち	2.9	客	○	昭 7.12.15	2,790	
⦿	大場	だいば	5.5	客	▣	明31. 5.20	5,045	[illegible]、(貨)昭39.9.21
⦿	伊豆仁田	いずにった	7.0	客	▣	大10. 6.30	3,240	
⦿	原木	ばらき	8.5	客	○	明31. 5.20	748	(無)昭46.5.1
⦿	韮山	にらやま	9.9	客	▣	明31. 5.20	2,941	(改)北條(大8.5.1)
⦿	伊豆長岡	いずながおか	11.4	客	▣	明31. 5.20	4,736	(改)南條(大8.5.1)
⦿	田京	たきょう	14.2	客	▣	明32. 7.17	2,653	
⦿	大仁	おおひと	16.6	客	▣	明32. 7.17	2,671	

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	牧之郷	[illegible]	18.6	客		大13. 8. 1	460	(無)昭46.5.1
•	修善寺	[illegible]	19.8	客	⊡	大13. 8. 1	5,123	

大雄山線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	小田原	おだわら	—	客	⊡	昭10. 6.16	16,982	
	緑町	みどりちょう	0.4	客		昭10. 6.14	416	
	井細田	いさいだ	1.4	客	○	大15.11.24	2,518	
•	五百羅漢	ごひゃくらかん	2.3	客	⊡	大14.10.15	1,495	☼(小田原)
	穴部	あなべ	3.1	客		大15. 3.31	1,337	
	飯田岡	いいだおか	4.3	客	○	大15.11.24	1,713	
•	相模沼田	さがみぬまた	5.0	客	•	大14.10.15	2,932	
	岩原	いわはら	6.0	客		大14.10.15	1,648	
	塚原	つかはら	6.3	客	○	大14.10.15	2,457	
⊙	和田河原	わだがはら	8.2	客	⊡	大14.10.15	3,246	☼
	富士フィルム前	ふじふぃるむまえ	9.1	客	○	昭31.18.13	1,292	
⊙	大雄山	だいゆうざん	9.6	客	⊡	大14.10.15	5,270	▣

伊豆急行

沿革年表

昭34· 4·11	伊東下田電鉄株式会社設立
36· 2·20	伊豆急行に社名変更
12·10	伊東—伊豆急下田間開業(1067mm·1500V)、国鉄伊東線と相互直通運転開始
44· 4·25	国鉄特急〈あまぎ〉乗入開始
7· 1	ATS使用開始
53· 3·17	列車無線使用開始
55·10· 1	貨物営業廃止
56·10· 1	L特急〈踊り子〉乗入開始
57·10· 1	自動列車集中制御装置使用開始
昭60· 7·20	リゾート21運転開始
61· 3· 3	グリーン車廃止
平 5·12·27	女性運転士第一期生誕生
12· 7· 1	200系運転開始
14· 4·28	100系営業運転終了
16·10· 1	東京急行電鉄の完全子会社化
17· 4· 1	8000系就役
20·12·14	200系営業運転終了
22· 3·13	Suica導入

駅一覧

J＝JR東日本　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	伊東	いとう	—	客	J	昭36.12.10	—	
•	南伊東	みなみいとう	1.9	客	⊡	昭36.12.10	1,120	☼
•	川奈	かわな	6.0	客	⊡	昭36.12.10	1,405	
•	富戸	ふと	11.5	客	○	昭36.12.10	375	☼
	城ヶ崎海岸	じょうがさきかいがん	13.9	客	○	昭47. 3.15	724	
⊙	伊豆高原	いずこうげん	15.8	客	⊡	昭36.12.10	2,883	[illegible]▣☼
⊙	伊豆大川	いずおおかわ	20.8	客	○	昭36.12.10	304	
	伊豆北川	いずほっかわ	22.3	客		昭39.10. 1	84	☼、(無)平24.4.1
⊙	伊豆熱川	いずあたがわ	24.2	客	○	昭36.12.10	1,257	
⊙	片瀬白田	かたせしらた	26.7	客	○	昭36.12.10	390	
•	伊豆稲取	いずいなとり	30.2	客	•	昭36.12.10	1,725	
	今井浜海岸	いまいはまかいがん	34.3	客	○	昭37. 7. 7	225	臨→留、(改)今井浜海水浴場(昭44.3.1)
⊙	河津	かわづ	35.2	客	○	昭36.12.10	1,580	☼
⊙	稲梓	いなずさ	40.7	客		昭36.12.10	79	(無)平24.4.1
⊙	蓮台寺	れんだいじ	43.3	客	○	昭36.12.10	813	☼
⊙	伊豆急下田	いずきゅうしもだ	45.7	客	⊡	昭36.12.10	3,185	

右上につづく

岳南鉄道

沿革年表

昭11· 8· 5	鈴川(現吉原)—日産吉原工場間専用線運行開始
23·12·15	岳南鉄道株式会社設立
24· 5·20	駿豆鉄道より岳南線の免許を譲受け
11·18	鈴川(現吉原)—吉原本町間開業(1067mm·600V)
25· 4·18	吉原本町—吉原(現本吉原)間開業
26·12·20	吉原—岳南富士岡間開業
28· 1·20	岳南富士岡—岳南江尾間開業
31· 8	富士山麓電気鉄道(現富士急行)の系列となる
昭44· 9· 9	1500Vに昇圧
59· 2· 1	須津—岳南江尾間貨物営業廃止
62· 7	吉原—岳南原田間単線自動閉塞式に変更
平 2· 1· 1	列車無線使用開始
8·12· 5	7000形運転開始
9· 3·22	ワンマン運転開始
12·12	全列車ワンマン運転開始
24· 3·16	この日限りで貨物列車の運行廃止

駅一覧

※乗降客数は平成22年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	吉原	よしわら	—	客	⊡	昭24.11.18	1,836	日、(改)鈴川(昭31.4.10)
	ジヤトコ前	じゃとこまえ	2.3	客		昭24.11.18	81	(改)日産前(平17.4.1)
	吉原本町	よしわらほんまち	2.7	客	○	昭24.11.18	1,137	
⊙	本吉原	ほんよしわら	3.0	客		昭25. 4.18	308	(改)吉原(昭31.4.10)、(無)
⊙	岳南原田	がくなんはらだ	4.4	客	○	昭26.12.20	214 28t	☼、(貨)平24.3.17
⊙	比奈	ひな	5.4	客		昭26.12.20	113 148t	(貨)(無)平24.3.17
⊙	岳南富士岡	がくなんふじおか	6.4	客	○	昭26.12.20	240	▣
⊙	須津	すど	7.3	客		昭28. 1.20	145	
	神谷	かみや	8.2	客		昭28. 1.20	98	
○	岳南江尾	がくなんえのお	9.2	客		昭28. 1.20	67	

静岡鉄道

沿革年表

明39· 8·21	静岡鉄道株式会社設立
41· 5·18	辻村(現新清水付近)—清水町(後の波止場)間貨物営業開始(762mm蒸気)
7· 1	旅客営業開始
明41· 7·28	大日本軌道株式会社設立、静岡鉄道は同社静岡支社となる
12· 9	鷹匠町(現新静岡)—辻村間開業(旅客のみ)
42· 6·15	鷹匠町—辻村間貨物営業開始

次頁につづく

大 8・5・1	駿遠電気設立、大日本軌道静岡支社の事業継承
9・8・2	静岡線1067mm改軌、600V電化
11・6・28	鷹匠町ー静岡駅前間開業
12・2・28	静岡電気鉄道に社名変更
14・4・1	鷹匠町ーきよみず公園前(現音羽町)間複線化
昭 5・3・31	音羽町ー古庄間複線化
7・16	古庄ー桜井戸間複線化
9・2・11	桜井戸ー清水相生町(現新清水)間複線化
8・21	静岡線複線化工事完了
18・5・15	静岡電気鉄道が藤相鉄道、中遠鉄道、静岡相乗合自動車、静岡交通を合併して静岡鉄道発足
21・12・27	鷹匠町ー相生町間を軌道から地方鉄道に変更
25・5・31	パンタフラフ工事完了
昭28・11・24	快速電車運転再開
33・3・10	急行運転開始、快速は廃止
45・12・10	ATS設置
48・4・25	ステンレスカー1000系導入
50・9・1	ワンマン運転開始
54・1・22	CTC化
12・15	冷房車導入
61・3・25	昼間時急行運転廃止
平 6・2・1	ストアード フェアシステム導入
8・4・1	急行運転休止
11・−	駅業務遠隔操作システム導入
18・10・28	ICカードシステム LuLuCa導入
23・10・1	急行運転復活

駅一覧

※乗降客数は平成22年度 1日平均(静岡県統計年鑑より作製)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
●	新静岡	しんしずおか	−	客	⊡	明41.12.9	15,247	〓、㊨鷹匠町(昭29.10.1)
	日吉町	ひよしちょう	0.5	客		明41.12.9	1,318	㊨台所町(戦前)、㊏平8.11
	音羽町	おとわちょう	1.0	客		明41.12.9	1,296	㊨きよみず公園前(戦前)
	春日町	かすがちょう	1.5	客		明41.12.9	1,414	㊨春日二丁目(戦前)
	柚木	ゆのき	2.0	客		昭17.10.8	2,468	☼、㊨護国神社前(戦前)
	長沼	ながぬま	3.1	客		明41.12.9	1,651	〓、㊏平8.11
	古庄	ふるしょう	3.8	客		明41.12.9	2,770	
	県総合運動場	けんそうごううんどうじょう	4.8	客		明41.12.9	2,818	☼(中吉田)、㊨運動場前(平2.11.1)
	県立美術館前	けんりつびじゅつかんまえ	5.7	客		昭61.3.25	1,766	
	草薙	くさなぎ	6.4	客	⊡	明41.12.9	6,854	
	御門台	みかどだい	7.4	客		明41.12.9	2,798	㊨有度学校前(戦前)
	狐ヶ崎	きつねがさき	8.3	客		昭9.2.11	4,339	☼(上原)
	桜橋	さくらばし	10.0	客		昭9.2.11	4,253	
	入江岡	いりえおか	10.3	客		明41.12.9	579	
	新清水	しんしみず	11.0	客	⊡	昭41.5.18	7,093	㊨清水相生町(昭29.10.1)、㊨江尻新道(昭8.3.29)、㊨辻村(大7)

大井川鐵道

沿革年表 大井川本線

大14・3・10	大井川鉄道株式会社設立
昭 2・6・10	金谷ー横岡間開業(1067mm・蒸気)
3・7・20	横岡線分岐点ー居林(五和 神尾間)間開業
4・12・1	居林ー家山間開業
5・7・16	家山ー地名間開業
9・23	地名ー塩郷間開業
昭 5・10・9	内燃動力併用開始
6・2・1	塩郷ー下泉間開業
4・12	下泉ー青部間開業
12・1	青部ー千頭間開業
12・2	横岡支線廃止
24・11・18	1500V電気運転開始

右上につづく

昭26・8・8	電車運転開始
34・	客貨分離完了
36・8	快速〈あかいし〉金谷ー井川間の運転開始
44・4・26	国鉄から〈奥大井〉が千頭まで乗入れ
45・8・−	千頭駅構外側線で蒸気機関車保存運転を開始
46・1・1	急行運転開始、列車無線使用開始
48・10・7	〈すまた〉浜松ー千頭間の運転開始
51・7・9	蒸気機関車牽引列車運転再開
58・10・1	貨物営業廃止
59・12・6	ワンマン運転開始
平12・10・1	大鉄技術サービスに合併、大井川鐵道に社名変更
15・8・17	神尾構内で土砂崩れ発生、金谷ー福用間運休(全線再開は平16.3.19)
17・5	ATS設置
23・10・7	新金谷転車台使用開始

井川線

昭10・3・20	大井川電力専用鉄道千頭ー大井川発電所間敷設完了(762mm・内燃)
11・11・19	軌間を1067mmに改軌、千頭ー沢間間は3線軌条に
29・4・1	中部電力専用鉄道大井川ダムー堂平間の敷設が完了し、千頭ー堂平間の運転開始
34・8・1	中部電力専用鉄道の路線を引き継ぎ大井川鉄道井川線千頭ー堂平間開業
43・−・−	千頭森林鉄道の運行廃止により同鉄道の千頭ー沢間間乗入れ廃止
46・4・1	井川ー堂平間1.1km廃止
61・12・15	自動閉塞式に変更
平 2・10・2	川根市代(アプトいちしろ)ー川根長島(接岨峡温泉)間新線に変更、アプトいちしろー長島ダム間アプト式・1500V電化
10・10・18	災害により接阻峡温泉ー井川間運休(平11.3.7まで)
21・3・29	ATS設置

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
大井川本線								
	金谷	かなや	−	客	⊡	昭2.6.10	611	
⊙	新金谷	しんかなや	2.3	客	⊡	昭2.6.10	677	〓 〓
	代官町	だいかんちょう	3.8	客		昭40.9.16	62	
	日切	ひぎり	4.3	客		昭60.7.23	22	
⊙	五和	ごか	5.0	客		昭2.6.10	87	☼、㊏昭45.12.26
⊙	神尾	かみお	9.8	客		昭4.12.1	2	㊏昭45.12.26
⊙	福用	ふくよう	12.3	客		昭4.12.1	89	㊏昭45.12.26
	大和田	おおわだ	14.8	客		昭44.7.1	33	
⊙	家山	いえやま	17.1	客	⊡	昭4.12.1	503	
	抜里	ぬくり	18.8	客		昭5.7.16	36	㊊留→車(昭26)、㊏
	川根温泉笹間渡	かわねおんせんささまど	20.0	客		昭5.7.16	74	㊏、㊏、㊨笹間渡(平15.10.1)
⊙	地名	じな	22.9	客		昭5.7.16	44	㊏昭45.12.26
	塩郷	しおごう	24.3	客		昭5.9.23	28	☼、㊏、㊏昭45.12.26
⊙	下泉	しもいずみ	27.4	客		昭6.2.1	96	㊌平1.5.16、㊏平22.5.1
	田野口	たのくち	31.0	客		昭6.4.12	19	㊏、㊏
⊙	駿河徳山	するがとくやま	34.1	客	委	昭6.4.12	232	㊌昭47.1.16
	青部	あおべ	36.1	客		昭6.4.12	27	㊏、㊏昭45.12.26
	崎平	さきだいら	37.2	客		昭6.12.1	63	
⊙	千頭	せんず	39.5	客	⊡	昭6.12.1	584	

	井川線							
•	[illegible]						169	
•	[illegible]		1.1	客		昭10. 3.20	2	
	沢間	さわま	2.4	客		昭10. 3.20	1	
	土本	どもと	3.9	客		昭34. 8. 1	1	
•	川根小山	かわねこやま	5.8	客		昭34. 8. 1	1	(無)昭62.1.1
•	奥泉	おくいずみ	7.5	客		昭34. 8. 1	129	
	アプトいちしろ	あぷといちしろ	9.9	客		昭34. 8. 1	2	☆、(改)川根市代(平2.10.2)
•	長島ダム	ながしまだむ	11.4	客		平2.10. 2	28	
	ひらんだ	ひらんだ	12.6	客		平2.10. 2	0	
	奥大井湖上	おくおおいこじょう	13.9	客		平2.10. 2	30	
•	接岨峡温泉	せっそきょうおんせん	15.5	客	委	昭34. 8. 1	73	(改)川根長島(平2.10.2)、(無)平3.4.1
	尾盛	おもり	17.8	客		昭34. 8. 1	1	
•	閑蔵	かんぞう	20.5	客		昭34. 8. 1	32	
	井川	いかわ	25.5	客	○	昭34. 8. 1	97	

天竜浜名湖鉄道

沿革年表

昭10. 4.17	二俣東線掛川－遠江森(現遠州森)間開業
11.12. 1	二俣西線三ケ日－新所原間開業。掛川－遠江森間を二俣東線として改称
13. 4. 1	同金指－三ケ日間開業
15. 6. 1	遠江森－金指間開業により二俣線全通
33.11. 1	遠州鉄道の気動車が西鹿島－遠江二俣(現遠州二俣)間乗入開始(昭41.10.1廃止)
46. 3.31	蒸気機関車全廃
59. 2. 1	荷物営業廃止
昭59. 6.22	第2次特定地方交通線として承認
60. 3.14	貨物営業廃止
61. 3.24	第2回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
8.18	天竜浜名湖鉄道株式会社設立
62. 3.15	掛川－新所原間転換開業
63. 3.13	掛川－金指間特殊自動閉塞式に変更
平 1. 3.11	金指－新所原間特殊自動閉塞式に変更
12. 3.26	トロッコ列車「そよかぜ」運転開始(平成19年度廃止)

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	掛川	かけがわ	－	客	▣	昭10. 4.17	1,673	
	掛川市役所前	かけがわしやくしょまえ	1.3	客		平 8. 3.18	187	
	西掛川	にしかけがわ	1.8	客		昭29.10.10	220	
⊙	桜木	さくらぎ	4.0	客		昭10. 4.17	303	(貨)昭46.11.15、(改)遠江桜木(昭62.3.15)、(無)平21.11.1
	いこいの広場	いこいのひろば	5.5	客		昭63. 3.13	119	
	細谷	ほそや	6.0	客		昭31. 5.10	94	
⊙	原谷	はらのや	7.9	客		昭10. 4.17	247	(貨)昭37.8.21、(種)留→車(昭63.3.13)、(無)平21.11.1
	原田	はらだ	9.4	客		昭63. 3.13	132	
	戸綿	とわた	12.0	客		昭35. 4.20	209	(無)平21.11.1
•	遠州森	えんしゅうもり	12.8	客		昭10. 4.17	622	(無)昭45.6.1、(改)遠江森(昭62.3.15)
	円田	えんでん	14.7	客		昭63. 3.13	59	
•	遠江一宮	とおとうみいちのみや	16.4	客		昭15. 6. 1	137	(貨)昭37.8.21、(無)昭45.6.1、(種)留→車(昭63.3.13)
	敷地	しきじ	19.9	客		昭15. 6. 1	57	(貨)昭37.8.21
	豊岡	とよおか	23.0	客		昭15. 6. 1	138	(貨)昭39.2.1、(改)野部(昭62.3.15)
	上野部	かみのべ	24.4	客		昭30. 6. 1	15	
⊙	天竜二俣	てんりゅうふたまた	26.2	客	○	昭15. 6. 1	267	(貨)、(貨)昭57.11.1、(改)遠江二俣(昭62.3.15)
	二俣本町	ふたまたほんまち	26.8	客		昭31.12.15	116	
	西鹿島	にしかじま	28.5	客		昭15. 6. 1	442	(貨)昭45.6.1
	岩水寺	がんすいじ	30.3	客		昭15. 6. 1	89	(貨)昭48.4.1
⊙	宮口	みやぐち	32.3	客		昭15. 6. 1	189	(貨)昭37.8.21、(無)63.3.13、(種)留→車(平1.3.1)
	フルーツパーク	ふるーつぱーく	36.2	客		平 8. 3.18	66	
○	都田	みやこだ	37.7	客		昭15. 6. 1	67	(貨)昭45.6.1、(無)昭45.6.1
	浜松大学前	はままつだいがくまえ	39.1	客		昭63. 3.13	61	
⊙	金指	かなさし	41.9	客	○	昭13. 4. 1	306	(貨)昭60.3.14
	気賀高校前	きがこうこうまえ	43.5	客		昭62. 3.15	199	
	気賀	きが	44.8	客		昭13. 4. 1	265	(貨)昭45.10.1、(無)平21.11.1
⊙	西気賀	にしきが	47.7	客		昭13. 4. 1	102	(貨)昭37.8.21、(無)
	寸座	すんざ	49.4	客		昭30. 5. 6	45	
	浜名湖佐久米	はまなこさくめ	50.7	客		昭13. 4. 1	58	(貨)昭37.8.21、(無)昭45.6.1、(改)佐久米(昭62.3.15)
	東都筑	ひがしつづき	51.9	客		昭28. 7.12	77	
	都筑	つづき	53.3	客		昭13. 4. 1	97	(貨)昭37.8.21
⊙	三ケ日	みっかび	55.6	客	○	昭11.12. 1	469	(貨)昭45.6.1
	奥浜名湖	おくはまなこ	56.8	客		昭63. 3.13	101	
	尾奈	おな	58.1	客		昭11.12. 1	105	(貨)昭37.8.21
⊙	知波田	ちばた	62.9	客		昭11.12. 1	123	(貨)昭37.8.21、(種)留→車(昭62.3.15)、(無)平1.3.11
	大森	おおもり	65.0	客		平21. 4. 1	25	
○	アスモ前	あすもまえ	66.7	客		昭62. 3.15	42	
	新所原	しんじょはら	67.7	客	▣	昭11.12. 1	770	

右上につづく

遠州鉄道

沿革年表

明40. 5. 8	浜松鉄道株式会社設立
41. 8	大日本軌道浜松支社となる
42.12. 6	板屋町(遠州病院付近)－鹿島(現西鹿島付近)間開業(762mm・蒸気)
大 8.10.12	遠州軌道が大日本軌道浜松支社の事業継承
10. 8.23	遠州電気鉄道に社名変更
大12. 4. 1	遠州浜松(板屋町)－遠州二俣(現西鹿島)間1067mm改軌、600V電化、地方鉄道に変更
13. 2. 1	遠州浜松－遠州馬込間0.7km延長
昭 2. 9. 1	遠州馬込－旭町(後の新浜松)間0.6km開業、国鉄と貨車連絡運輸開始
18.11. 1	遠州鉄道となる

次頁につづく

昭27·12·24	電車線カテナリー化、ポール集電からパンタグラフに変更
33·11· 1	気動車により国鉄二俣線乗入開始
36·11·21	750V昇圧
41·10· 1	国鉄二俣線乗入廃止
42·12·22	八幡—西鹿島間CTC完成
47·10· 1	10分ヘッドダイヤ実施、4輌編成運転開始
49· 3·20	CTC全線完成
昭51· 4· 1	貨物営業廃止
53·11· −	ATS全線完成
58· 4· 1	12分ヘッドダイヤ実施
60·12· 1	新浜松—助信間高架化
平 1·12·15	プリペイドカード導入
23·10·13	遠州小林—遠州芝本間1.7kmのうち1.3km高架化
24·11·24	助信—遠州上島間高架化

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⦿	新浜松	しんはままつ	−	客	⊡	昭 2. 9. 1	14,445	(改)旭町(昭28.8.1) (高)(移)昭60.12.1
	第一通り	だいいちどおり	0.5	客	○	昭60.12. 1	2,787	
⦿	遠州病院	えんしゅうびょういん	0.8	客	○	昭33. 6. 1	1,790	(改)遠州病院前(平9.4.1)、(改)遠鉄浜松(昭60.10.1)(高)昭60.12.1
⦿	八幡	はちまん	1.6	客	○	昭 5. 4. 1	2,085	☼、(改)遠州八幡(昭60.10.1)(貨)昭49.1 (改)繭市場前(昭26.8.1)(高)昭60.12.1
⦿	助信	すけのぶ	2.4	客	○	明42.12. 6	2,236	(改)遠州助信(昭60.10.1)、(貨)昭49.1(改)助信(大12.4.1)、(高)平24.11.24
⦿	遠州曳馬	えんしゅうひくま	3.4	客		明42.12. 6	2,342	(改)遠州島ノ郷(昭26.11.1)、(改)島ノ郷(大12.4.1)、(高)平24.11.24(昇)留→車(平24.11.24)
⦿	遠州上島	えんしゅうかみじま	4.5	客	○	明42.12. 6	2,943	(改)上島(大12.4.1)、(貨)昭50.4.1、(高)平24.11.24
⦿	自動車学校前	じどうしゃがっこうまえ	5.3	客		明42.12. 6	1,728	☼、(改)遠州市場(昭41.4.1)(改)市場(大12.4.1)
⦿	さぎの宮	さぎのみや	6.6	客	○	昭47.10. 1	1,979	
⦿	積志	せきし	7.8	客		明42.12. 6	1,646	(改)遠州松木(昭37.6.11)、(改)松木(大12.4.1)、(貨)昭42.11.1
⦿	遠州西ケ崎	えんしゅうにしがさき	9.2	客		明42.12. 6	1,453	(貨)昭48.10.1(無)昭50.4.1、(改)·西ヶ崎(大12.4.1)
⦿	遠州小松	えんしゅうこまつ	10.2	客	○	明42.12. 6	2,045	☼、(貨)昭48.10.1、(改)小松(大12.4.1)
⦿	浜北	はまきた	11.2	客	○	明42.12. 6	2,884	(改)遠州貴布祢(昭52.8.1)、(貨)昭48.10.1、(改)貴布祢(大12.4.1)
	美薗中央公園	みそのちゅうおうこうえん	12.0	客		昭26. 4. 1	1,905	(改)北浜(昭52.8.1)、(改)北浜中学校前(平19.8.1)
⦿	遠州小林	えんしゅうこばやし	13.3	客		明42.12. 6	2,496	(改)新原(大12.4.1)、(貨)昭42.11.1
⦿	遠州芝本	えんしゅうしばもと	15.0	客		昭21.11. 1	1,245	(無)昭50.4.1、(移)0.2km西鹿島方より(昇)留→車(平2.12.1)(改)芝本(大12.4.1)
⦿	遠州岩水寺	えんしゅうがんすいじ	16.3	客		明42.12. 6	796	☼、(貨)昭42.11.1、(無)昭49.9(改)·岩水寺(大12.4.1)
⦿	西鹿島	にしかじま	17.8	客	⊡	明42.12. 6	2,835	(重)、(改)遠州二俣(大12.4.1)、(改)二俣(移)0.4km短縮(昭13.3.1)

名古屋鉄道

沿革年表

明27· 6·25	愛知馬車鉄道株式会社設立
29· 6·19	名古屋電気鉄道に社名変更
31· 5· 6	笹島(名古屋駅前)—県庁前間開業(1067mm·600V)
43· 5· 6	押切町—枇杷島橋間開業
明45· 3·29	軌道条例による軌道から鉄道に変更
大 1· 8· 6	枇杷島橋—西印田間·岩倉—犬山間開業
3· 1·23	枇杷島橋—新津島(現津島)間開業
9·22	須ケ口—清洲間開業
10· 6·13	名古屋鉄道株式会社(初代)設立

右上につづく

大10· 7· 1	名古屋電気鉄道郡部線を名古屋鉄道に譲渡
7·21	岩倉—犬山口間複線化
14· 4·24	犬山口—今渡(現日本ライン今渡)間開業
8· 1	尾西鉄道を合併
15· 5· 2	犬山—犬山橋間開業
10· 1	犬山橋—新鵜沼間開業
昭 3· 2· 3	国府宮—西清洲(現新清洲)間開業、国府宮—新一宮(現名鉄一宮)間複線化
4· 1·22	今渡—広見(現新可児)間開業
10·25	丸之内—西清洲間開業
5· 8·20	美濃電気軌道を合併
9· 5	名岐鉄道に社名変更
6· 2·11	上飯田—新小牧(現小牧)間開業(内燃)
4·29	新小牧(現小牧)—犬山間開業(内燃)
10· 3·28	各務原鉄道を合併
4·29	新一宮(現名鉄一宮)—新笠松間開業、押切町—新岐阜間全通
8· 1	愛知電気鉄道を合併、名古屋鉄道に社名変更
13· 7·18	長住町(現名鉄岐阜)—田神間複線化
11·28	高農(現市民公園前)—飛行団前(現六軒)間複線化
14· 6· 1	新加納—高農間複線化
8· 1	尾西鉄道を合併
9· 1	瀬戸電気鉄道を合併
15· 1·14	六軒—三柿野間複線化
9· 1	渥美電鉄を合併
9·21	田神—細畑間複線化
16· 6· 1	三河鉄道を合併
8·12	新名古屋(現名鉄名古屋)—枇杷島橋(現枇杷島分岐点)間開業
17· 1·31	神宮前—堀田間複線化
6·23	三柿野—二十軒間複線化
7· 1	上飯田—新小牧間600V電化
7·10	神宮前—伝馬町間開業
10·22	二十軒—苧ケ瀬間複線化
18· 2· 1	知多鉄道を合併、吉良吉田—三河吉田間開業、蒲郡線三河吉田—三河鳥羽間600V降圧
3· 1	東美鉄道·竹鼻鉄道を合併
12·16	岡崎新—西尾間休止
19· 3· 1	碧海電気鉄道·谷汲鉄道を合併
3·12	奥町—玉ノ井—木曽川港間休止
9· 1	新名古屋—神宮前間開業
昭20· 2·18	国府—市役所前(現諏訪町)間開業(600V)
21·10·31	三河鳥羽—東幡豆間600V電化
22· 4·23	東幡豆—蒲郡間600V電化
11·24	新小牧—犬山間600V電化
23· 5·12	西部線1500V昇圧
5·16	豊橋—新岐阜間直通運転開始
26·12·28	奥町—玉ノ井間営業再開
27· 4· 1	御嵩口—御嵩間開業
12·14	津島—玉ノ井間1500V昇圧
28·12·16	豊川線1500V昇圧
29· 4· 1	市役所前—稲荷口間開業
10· 1	新豊橋—三河田原間を豊橋鉄道に譲渡
11· 1	小牧線小牧—豊山間で名鉄初のCTC導入
12·25	稲荷口—新豊川(現豊川稲荷)間開業、伊奈—小坂井間廃止
34· 4· 1	私鉄初の通勤冷房車(5500系)就役
7·12	蒲郡線1500V昇圧
35· 3·27	西尾線1500V昇圧
7·19	知多半田—成岩間複線化
36· 5·21	成岩—南成岩(現青山)間複線化
6· 1	パノラマカー(7000系)就役
6·12	名古屋本線110km/h運転開始
7·21	南成岩—蛇渕(信)間複線化
7·	座席指定特急「内海号」運転開始
37· 3·11	蛇渕(信)—知多武豊間複線化
6·10	竹鼻線1500V昇圧
12·16	神宮前—伝馬町間複線化
38· 3·31	大野町—西ノ口間複線化
39· 2·27	西ノ口—多屋間複線化
3·15	新鵜沼駅移設·各務原線1500V昇圧、犬山線と直通運転開始
10· 1	小牧線1500V昇圧
40· 3·21	広見線1500V昇圧、犬山線特急運転開始
8· 5	準急〈たかやま〉高山線に乗り入れ
12·30	名鉄式ATSを鳴海—須ケ口間で使用開始
41· 3· 5	準急〈たかやま〉を急行に変更
6·21	河和線知多武豊—富貴間複線化
42· 8·17	特急8輌編成運転開始。犬山—富岡前間複線化。尾西線津島—佐屋間複線化
43· 3· 8	富岡前—善師野間複線化
5· 3	津島線津島駅付近1.6km高架化

次頁につづく

[illegible]
12・? [illegible]－古市場(信)間複線化
44・2・23 名古屋本線堀田駅付近1.7km高架化
3・16 善師野－春里(信)間複線化
6・1 津島駅改集札機設置
9・17 古市場(信)－新広見間複線化
45・3・6 春里(信)－新広見間複線化
6・25 田神－新岐阜間に美濃町線乗入
7・15 〈たかやま〉を〈北アルプス〉に改称、立山まで直通運転開始
46・1・24 蒲郡線形原－三河鹿島間0.6km高架化
47・3・12 常滑線全線複線化
3・19 竹鼻線笠松－羽島間CTC化
4・1 蒲郡線蒲郡駅付近0.5km高架化
津島線津島－六輪間複線化
6・1 車内禁煙を実施(特急車は9.19に実施)
49・3・17 尾西線六輪－森上間複線化
5・16 河和線富貴－河和口間複線化
6・30 知多新線富貴－上野間間開業
11・26 小牧線犬山－羽黒間1.0km高架化
50・7・6 知多新線上野間－知多奥田間開業
10・26 尾西線佐屋－五ノ三間0.6km高架化
51・2・15 瀬戸線堀川－東大手間廃止、東大手－土居下間休止
4・4 知多新線知多奥田－野間間開業
4・11 三河線知立－重原間複線化
10・1 急行〈北アルプス〉を特急に変更
12・21 新型通勤車6000系デビュー
52・5・29 小牧線小牧－間内間複線化
53・2・15 瀬戸線貨物廃止
3・19 瀬戸線1500V昇圧
8・20 瀬戸線栄町乗入れ開業
54・3・27 三河線梅坪駅付近1.3km高架化
4・1 常滑線名和駅付近1.1km・小牧線味美－味鋺間3.3km高架化、味美－豊山(信)間複線化
7・29 豊田線開業、名古屋市交鶴舞線と相互直通運転開始
12・16 各務原線田神－切通間0.9km高架化
55・6・5 知多新線全通
12・14 三河線刈谷市駅付近2.3km高架化・複線化
56・5・1 西尾線南安城駅付近1.5km高架化

[illegible]
57・9・26 常滑線朝倉駅付近1.2km高架化
12・11 羽島線開業
58・4・9 尾西線弥富－五ノ三間1.0km高架化
6・10 女性乗客係「パノラマメイツ」乗務開始
8・21 瀬戸線大曽根駅付近1.8km高架化
12・1 特急座席指定券の発売をオンライン化
59・1・1 三河線貨物廃止
9・23 広見・八百津線LE-Car導入、ワンマン運転開始
11・3 常滑線神宮前－大江間2.3km高架化
12・15 新型観光特急・パノラマデラックス(8800系)就役
61・7・6 犬山線平田橋－西春間0.7km高架化
10・1 三河線豊田市－梅坪間複線高架化
62・3・21 三河線豊田市駅付近3.4km高架化
6・14 小牧－田県神社前間高架化
63・7・8 新型特急車パノラマSUPER(1000系)就役
平1・4・23 小牧駅地下化
7・2 西尾線西尾駅付近3.0km高架化
2・4・1 名古屋本線神宮前－金山間複々線化
8・14 名古屋本線120km/h運転開始
9・30 瀬戸線森下－東大手間2.4km高架化
3・3・16 新型ディーゼル特急北アルプス号(8500系)就役
10・27 犬山線中小田井駅付近1.9km高架化
4・10・25 名古屋本線本宿駅付近1.6km高架化
11・22 常滑線尾張横須賀駅付近2.0km高架化
5・2・21 名古屋本線新一宮駅付近3.8km高架化
8・12 犬山線と地下鉄鶴舞線との相互直通運転開始
6・11・27 尾西線新一宮駅付近(津島方)2.0km高架化
5・30 全駅で終日禁煙を実施(喫煙コーナーも設置)
7・7・29 尾西線新一宮駅付近(玉ノ井方)1.7km高架化
8・9・14 三河線越戸駅付近1.1km高架化
12・14 豊川線八幡駅付近1.6km高架化
9・2・8 小牧線二子(信)－味美間複線化
10・6・1 西尾－吉良吉田－蒲郡間ワンマン運転開始
11・4・1 美濃町線新関－美濃間廃止、新関－関間開業
7・3 三河線梅坪－平戸橋間の一部を高架線に切り替え
12・5・20 河和線高横須賀駅付近1.9km高架化
7・19 美濃町線用超低床車800形就役

右上につづく

平12・10・18 小牧線[illegible]間内間複線化
11・11 蒲郡線蒲郡駅付近2.3km高架化
13・10・1 谷汲線全線、揖斐線黒野－本揖斐間、八百津線全線、竹鼻線江吉良－大須間を廃止。北アルプス号を廃止。三河線知立－猿投間ワンマン運転開始
14・1・26 榎戸－常滑間高架化に伴い休止、バス代行
7・13 津島線　勝幡－津島間高架化
15・3・27 上飯田連絡線開業、小牧線・名古屋市交上飯田線との相直開始。味鋺－二子(信)間複線化
10・4 榎戸－常滑間高架化
16・4・1 三河線西中金－猿投間廃止
17・1・29 空港線開業、2000系「ミュースカイ」・2000系就役
4・1 岐阜600V線区全廃
8・1 羽島市役所前－江吉良間高架化
18・4・29 知立－碧南間ワンマン運転開始
7・1 大江－名和間高架化
11・25 左京山－鳴海－本星崎間高架化
20・6・14 西尾口－西尾間複線化
6・21 碧海桜井(現桜井)付近高架化、碧海桜井－南桜井(信)(現南桜井)間複線化
6・29 津島、西尾線の特急を快速急行に格下げ
23・2・11 ICカードシステムmanacaを蒲郡線と広見線を除く全線に導入
3・26 津島－名鉄一ノ宮－玉ノ井間・豊川線線内運行・築港線ワンマン運転開始
12・17 太田川駅付近高架化

尾西鉄道

明29・6・10 尾西鉄道株式会社設立
31・4・3 弥富－津島間開業(1067mm・蒸気)
32・4・3 津島－森上間開業
7・18 森上－萩原間開業
33・1・24 萩原－一ノ宮間開業
大11・12・28 新一宮(現名鉄一宮)－森上間600V電化
12・2・14 森上－津島間電化
11・28 弥富－津島間電化
13・2・15 新一宮－国府宮間開業
14・8・1 名古屋鉄道(初代)に合併

美濃電気軌道

明42・11・20 美濃電気軌道株式会社設立
44・2・11 岐阜駅前－今小町間・神田町－上有知(後の美濃付近)間開業(1067mm・600V)
大3・6・2 広江－笠松(後の笠松口)間開業
12・26 新岐阜(現名鉄岐阜)－広江間開業
10・9・1 笠松駅を現西笠松まで延伸
11・10 岐北軽便鉄道を合併
13・4・21 千手堂－鏡島間開業
14・6・1 徹明町－千手堂間開業
12・11 千手堂－忠節橋間開業
15・4・6 美濃北方－黒野間開業
昭3・12・20 黒野－本揖斐間開業
5・8・20 名古屋鉄道(初代)に合併

各務原鉄道

大13・4・13 各務原鉄道株式会社設立
15・1・21 安良田(岐阜市内)－補給部前(現三柿野)間開業(1067mm・600V)
8・1 各務野－二聯隊前(現名電各務原)間開業
昭2・9・20 二聯隊前－東鵜沼(現新鵜沼付近)間開業
3・5・1 美濃電気軌道に営業委託
12・28 長住町(現新岐阜)－安良田間開業
10・3・28 名岐鉄道に合併

愛知電気鉄道

明43・11・21 愛知電気鉄道株式会社設立
45・2・18 伝馬町－大野(現大野町)間開業(1067mm・1600V)
8・1 秋葉前－伝馬町間開業
大2・3・29 大野町－常滑間開業
8・31 神宮前－秋葉前間開業
6・3・7 神宮前－笠寺(現本笠寺)間開業
5・8 笠寺－有松裏(現有松)間開業
9・10・4 古見－大野町間複線化
12・31 尾張横須賀－古見間複線化
12・4・1 有松裏－新知立(仮)間開業
6・1 新知立(仮)－西岡崎(現岡崎公園前)間開業
8・8 西岡崎－東岡崎間開業
9・29 名和村(現名和)－加家間複線化
13・1・15 大江－西六号(現東名古屋港)間開業
3・27 伝馬－柴田間複線化
4・13 有松裏－矢作橋間複線化

次頁につづく

大13·10·26	鳴海ー有松裏間複線化
14· 6·15	岡崎線(現名古屋本線)1500V昇圧
6·19	柴田·名和村間複線化
15· 4· 1	東岡崎ー小坂井間複線で開業
12· 1	西尾鉄道を合併
昭 2· 6· 1	伊奈信号場(現伊奈)ー吉田(現豊橋)間開業
12·28	東笠寺ー鳴海間複線化
3· 6· 1	知立連絡線開通
10· 1	西尾ー吉良吉田間1067mm改軌、600V電化
4· 1·18	常滑線1500V昇圧
4 1	西尾ー岡崎新間1067mm改軌、600V電化
5· 4· 5	呼続ー笠寺間複線化
7·11	堀田ー呼続間複線化
7·10· ー	笠寺ー東笠寺間複線化
10· 8· 1	名岐鉄道に合併

西三軌道→西尾鉄道

明43· 2·11	西三軌道株式会社設立
44·10·30	西尾ー岡崎新間開業(762mm·蒸気)
45· 1·25	西尾鉄道に社名変更
大 4· 2·13	西尾ー一色口(現福地)間開業
3·14	一色口ー横須賀口間開業
8· 5	横須賀口ー吉良吉田間開業
15· 2· 1	愛知電気鉄道に合併

瀬戸自動鉄道→瀬戸電気鉄道

明35· 3·17	瀬戸自動鉄道株式会社設立
38· 4· 2	矢田ー瀬戸(現尾張瀬戸)間開業(1067mm·蒸気)
39· 3· 1	大曽根ー矢田間開業
12·18	瀬戸電気鉄道に社名変更
40· 3·17	600V電化
44· 5·23	大曽根ー土居下間開業
10· 1	土居下ー堀川間開業
大 2·11· ー	堀川ー大曽根間複線化
10· 2·15	大曽根ー小幡間(矢田川橋梁除)複線化
4·13	軌道から地方鉄道に変更
13·12·17	三郷ー根ノ葉間複線化
昭 2· 2· 1	横山(現新瀬戸)ー尾張瀬戸間複線化
7· 2	小幡ー印場間複線化
11·11	印場ー三郷間複線化
3·12·27	根ノ鼻ー横山間複線化
4·12·18	矢田川橋梁複線化により全線複線化

昭14· 9· 1	名古屋鉄道に合併

三河鉄道

明45· 5·30	三河鉄道株式会社設立
大 3· 2· 5	刈谷新(現刈谷)ー大浜港(現碧南)間開業(1067mm·蒸気)
4·10·28	刈谷新ー知立(現三河知立)間開業
9· 7· 5	知立ー土橋間開業
8·31	土橋ー上挙母間開業
11· 1	上挙母ー挙母(現豊田市)間開業
11· 1·17	挙母ー越戸間開業
13·10·31	越戸ー猿投間開業
大15· 2· 5	全線1500V電化
9· 1	大浜港ー神谷(現松木島)間開業
昭 2· 8·26	猿投ー枝下間開業
9·17	枝下ー三河広瀬間開業
3· 1·22	三河広瀬ー西中金間開業
8·25	神谷ー三河吉田仮間開業
4· 8·11	三河吉田ー三河鳥羽間開業
11· 7·24	三河鳥羽ー三河鹿島間開業(内燃)
11·10	三河鹿島ー蒲郡間開業(内燃)
16. 6. 1	名古屋鉄道に合併

知多鉄道

昭 2·10·14	知多鉄道株式会社設立
6· 4· 1	太田川ー成和(現成岩)間開業(1067mm·1500V)
7· 7· 1	成和ー河和口間開業
10· 8· 1	河和口ー河和間開業
18· 2· 1	名古屋鉄道に合併

東濃鉄道→東美鉄道

大 4· 2·	東濃鉄道株式会社設立
7·12·28	新多治見ー広見(現新可児)間開業(762mm·蒸気)
9· 8·21	広見ー御嵩(現御嵩口)間開業
15· 9·10	東美鉄道株式会社設立
9·24	東濃鉄道広見ー御嵩間を東美鉄道に譲渡
9·25	東濃鉄道新多治見ー広見間国有化
昭 3·10· 1	東美鉄道1067mm改軌·600V電化
5· 4·30	伏見口ー兼山間開業
10· 1	兼山ー八百津間開業
18· 3· 1	名古屋鉄道に合併

竹鼻鉄道

大 8·11·14	竹鼻鉄道株式会社設立

右上につづく

大10· 6·25	新笠松(現西笠松)ー竹鼻(初代)間開業(1067mm·600V)
昭 4· 4· 1	栄町ー大須間開業
18· 3· 1	名古屋鉄道に合併

碧海鉄道

大14· 5·15	碧海電気鉄道株式会社設立
大15· 7· 1	今村(現新安城)ー米津間開業(1067mm·1500V)
昭 3· 8· 5	米津ー西尾口仮間開業
10· 1	西尾口ー西尾間開業、今村ー西尾間600V降圧
14·12·25	南安城ー新安城間開業
19· 3· 1	名古屋鉄道に合併

駅一覧

※特記のない乗降客数は平成19年度 1日平均(都市交通年報より作製)

名古屋本線

※乗降客数＝豊橋·国府は平成23年度、伊奈·小田渕·御油ー名鉄長沢は平成12年度

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	豊橋	とよはし	ー	客	▣	昭 2. 6. 1	34,079	(改)吉田(昭18.8.1)
○	平井信号場	ひらいしんごうじょう	3.8	信		昭 2. 6 1	ー	
◉	伊奈	いな	5.0	客	▣	昭 2. 6. 1	3,037	(昇)信→車(昭2.9.1)
	小田渕	おだぶち	6.6	客		昭 9. 1.14	442	(無)昭42.2.16
◉	国府	こう	9.6	客	▣	大15. 4. 1	9,454	☼
	御油	ごゆ	10.7	客		大15. 4. 1	528	(改)本御油(昭24.3.1)、(無)昭42.3.1
	名電赤坂	めいでんあかさか	12.5	客		大15. 4. 1	939	(改)愛電赤坂(昭13.12.1)、(無)昭46.10.1
	名電長沢	めいでんながさわ	15.0	客		大15. 4. 1	418	(改)愛電長沢(昭13.12.1)
◉	本宿	もとじゅく	18.7	客	▣	大15. 4 1	5,731	(高)平4.10.25
	名電山中	めいでんやまなか	20.4	客		大15. 4. 1	955	☼、(改)愛電山中(昭13.12.1)
○	舞木信号場	まいぎしんごうじょう	21.0	信		平 9· 3· ー	ー	▣
	藤川	ふじかわ	23.1	客		大15. 4. 1	4,821	
◉	美合	みあい	25.6	客	▣	大15. 4. 1	7,559	
	男川	おとがわ	27.6	客		大15. 4. 1	2,720	
◉	東岡崎	ひがしおかざき	29.8	客	▣	大12. 8. 8	37,642	
	岡崎公園前	おかざきこうえんまえ	31.1	客		大12. 6. 1	2,909	(改)西岡崎(昭11.4.1)、(移)0.2km豊橋方から(昭51.12.1)
◉	矢作橋	やはぎばし	32.5	客	○	大12. 6. 1	5,786	☼(矢作)
	宇頭	うとう	34.8	客		大12. 6. 1	2,750	(無)平16
◉	新安城	しんあんじょう	38.3	客	▣	大12. 6. 1	16,275	(改)今村(昭45.5.1)
	牛田	うしだ	40.9	客		大12. 6. 1	3,326	(有)平4.9.18、(無)平16
◉	知立	ちりゅう	43.1	客	▣	昭34. 4. 1	24,683	☼
	一ツ木	ひとつぎ	44.6	客		大12. 4. 1	2,312	(無)昭45.3.16
	富士松	ふじまつ	46.6	客		大12. 4. 1	2,534	(改)今川(昭27.3.1)、(無)平16.9.15
◉	豊明	とよあけ	48.1	客		大12. 4. 1	3,754	▣、(改)阿野(昭31.9.1)、(無)平16.8
◉	前後	ぜんご	49.8	客	▣	大12 4. 1	20,148	
	中京競馬場前	ちゅうきょうけいばじょうまえ	51.4	客	▣	昭28. 7.15	9,407	
	有松	ありまつ	52.7	客	▣	大 6. 5. 8	12,465	☼、(改)有松裏(昭18.11.1)
	左京山	さきょうやま	53.8	客		昭17.11.15	3,914	(無)平19.8
◉	鳴海	なるみ	55.1	客	▣	大 6 5 8	17,985	(高)平18.11.25
	本星崎	もとほしざき	56.7	客		大 6. 5 8	3,382	(無)平16.9.15
◉	本笠寺	もとかさでら	58.2	客	▣	大 6 3 7	4,448	(改)笠寺(昭18.6.1)

次頁につづく

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降客数	備考
	[illegible]	[illegible]	58.0	客		大6.3.7	2,955	(無)平16.8
	呼続	よびつぎ	59.9	客		大6.3.7	1,681	(無)平16.9.15
⊙	堀田	ほりた	61.1	客	●	昭3.4.15	14,013	☆、(高)昭44.2.23
	神宮前	じんぐうまえ	62.2	客	●	大2.8.31	24,785	
⊙	金山	かなやま	64.4	客	●	昭19.9.1	145,037	(改)金山橋(平17.9)(改)金山(昭20.7.1)
	山王	さんのう	66.0	客		昭19.9.1	5,443	☆(ナゴヤ球場前)、(改)ナゴヤ球場前(平17.1.29)(改)中日球場前(昭51.1.1)(改)山王(昭31.9.12)、(無)平16.9.15
	名鉄名古屋	めいてつなごや	68.0	客	⊡	昭16.8.12	280,314	(改)新名古屋(平17.1.29)
	栄生	さこう	69.9	客	⊡	昭16.8.12	9,862	
	東枇杷島	ひがしびわじま	70.7	客	○	昭43.5.6	5,322	
	枇杷島分岐点	びわじまぶんきてん	71.3	信		昭24.8.1	−	☆
	西枇杷島	にしびわじま	71.6	客		大3.1.23	832	(休)昭19、昭24.8.1、(無)平16.2.28
	二ツ杁	ふたついり	72.2	客		昭17.2.1	2,825	(無)平16.3.6
	新川橋	しんかわばし	72.8	客		大3.1.23	583	(改)新川、(無)平16.9.15
	須ケ口	すかぐち	73.5	客	⊡	大3.1.23	7,666	(車)☆
	丸ノ内	まるのうち	74.3	客		大3.9.22	821	(無)昭46.10.1
⊙	新清洲	しんきよす	75.2	客	⊡	昭3.2.3	7,222	(改)西清洲(昭23.5.16)
	大里	おおさと	77.5	客		昭3.2.3	3,937	(改)大佐土(昭18.11.2)、(無)平16.2.22
	奥田	おくだ	78.8	客		昭3.2.3	1,926	
⊙	国府宮	こうのみや	80.9	客	⊡	大13.2.15	23,040	☆
	島氏永	しまうじなが	82.9	客		昭3.1.24	1,820	(改)大和(昭5.9.1)、(無)平16.3.6
	妙興寺	みょうこうじ	84.7	客		大13.2.15	1,765	(無)平5.2.21
⊙	名鉄一宮	めいてついちのみや	86.4	客	⊡	明33.1.24	27,644	☆(新一宮)、(改)新一宮(平17.1.29)、(高)平5.2.21
	今伊勢	いまいせ	88.3	客		昭10.4.29	2,412	(無)昭42.2.22
	石刀	いわと	89.2	客		昭10.4.29	2,305	(改)馬寄(昭16.2.10)(休)昭19頃(再)昭31.9.23
⊙	新木曽川	しんきそがわ	91.2	客	⊡	昭10.4.29	5,314	
	黒田	くろだ	82.1	客		昭11.9.15	1,729	(無)昭27.3.25
	木曽川堤	きそがわづつみ	93.9	客		昭14.3.1	532	
	笠松	かさまつ	95.1	客	⊡	昭10.4.29	6,314	(改)新笠松(昭11.5)
⊙	岐南	ぎなん	96.9	客		大3.6.2	1,329	(改)境川(昭55.9.20)
	茶所	ちゃじょ	98.3	客		大3.6.2	506	(車)☆、(無)昭42.12.1
	加納	かのう	98.7	客		大3.6.2	419	開業時:安良田町、(休)昭19、(再)(改)昭33.1.10、(無)昭60.2.16
⊙	名鉄岐阜	めいてつぎふ	99.8	客	⊡	昭23.4.18	25,653	(改)新岐阜(平17.1.29)

豊川線

※乗降客数は平成12年度

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降客数	備考
⊙	(国府)		−					
⊙	八幡	やわた	2.5	客		昭47.6.1	1,216	(高)平8.12.14、(更)留→車(平8.12.14)
⊙	諏訪新道信号場	すわしんみちしんごうじょう	3.8	信		昭23.10.15	−	客→信(昭47.6.1)、(改)新道(昭30.1.20)、(改)高等師範前(昭29.4.1)
	諏訪町	すわちょう	4.4	客		昭20.1.27	3,570	(改)市役所前(昭30.1.20)、(移)昭58.12.24、(無)平19.3.14
(⊙)	稲荷口	いなりぐち	6.0	客		昭29.4.1	649	
(⊙)	豊川稲荷	とよかわいなり	7.2	客	⊡	昭29.12.25	5,761	(改)新豊川(昭30.5.1)

右上につづく

西尾線

※乗降客数=上横須賀·吉良吉田は平成12年度

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降客数	備考
⊙	(新安城)		−				1,507	
	北安城	きたあんじょう	2.6	客		大15.7.1	737	(無)昭42.3.1
•	南安城	みなみあんじょう	4.0	客		大15.7.1	3,909	(高)昭56.5.1、(無)平19.10.11
	碧海古井	へきかいふるい	5.7	客		大15.7.1	896	(休)昭19、(再)(無)昭27.10.1
	堀内公園	ほりうちこうえん	6.7	客		大15.7.1	349	(無)昭28.5.18(改)碧海堀内(平20.6.29)
⊙	桜井	さくらい	7.9	客	○	大15.7.1	4,136	(改)碧海桜井(平20.6.29)(高)平20.6.21
○	南桜井	みなみさくらい	9.5	客		平20.6.21		(更)信→客(平20.6.29)
⊙	米津	よねづ	11.6	客		大15.7.1	1,365	(無)昭60.2.16
	桜町前	さくらまちまえ	13.0	客		昭3.8.5	2,247	(改)中学前(昭24.12.1)、(無)昭42.3.16
⊙	西尾口	にしおぐち	14.2	客		昭5.4.3	277	(改)碧海西尾口(昭19.3.1)、(高)平1.7.2
⊙	西尾	にしお	15.0	客	⊡	明44.10.30	9,824	(高)平1.7.2
⊙	福地	ふくち	17.4	客		大4.2.13	576	☆、(改)一色口(昭24.3.1)(無)昭42.2.16
⊙	上横須賀	かみよこすか	20.5	客		大4.8.5	985	(無)昭63.9.1
⊙	吉良吉田	きらよしだ	24.7	客	⊡	大4.8.5	2,343	☆、開業時吉良吉田、(移)0.2km延長·三河吉田に改称(昭18.2.1)再度吉良吉田に改称(昭35.11.1)

蒲郡線

※乗降客数は平成12年度

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降客数	備考
⊙	(吉良吉田)		−					
⊙	三河鳥羽	みかわとば	3.2	客		昭4.8.11	381	(無)昭42.2.16
⊙	西幡豆	にしはず	4.7	客		昭11.7.24	756	(無)昭60.2.16
⊙	東幡豆	ひがしはず	7.0	客		昭11.7.24	648	(無)平10.6.1
	こどもの国	こどものくに	8.9	客		昭11.7.24	242	(休)昭19、(再)(無)昭27.10.1、(移)0.4km吉良吉田方から(昭49.10)(改)洲崎(昭51.10.10)
⊙	西浦	にしうら	10.5	客		昭11.7.24	1,093	(無)平10.6.1
⊙	形原	かたはら	11.7	客		昭11.7.24	935	☆、(無)昭63.9.1
	三河鹿島	みかわかしま	13.5	客		昭11.7.24	444	(無)昭40.6.16
	蒲郡競艇場前	がまごおりきょうていじょうまえ	15.3	客		昭43.10.1	562	
⊙	蒲郡	がまごおり	17.6	客	⊡	昭11.11.10	2,798	(高)昭47.4.1

三河線

	駅名	よみ	キロ	種別		開業	乗降客数	備考
⊙	猿投	さなげ	−	客	⊡	大13.10.31	4,325	(車)☆
	平戸橋	ひらとばし	1.1	客		大13.10.31	1,437	(無)昭42.4.1
⊙	越戸	こしど	2.2	客		大11.1.17	657	(無)昭45.8.16(更)留→車(平2)、(高)平8.9.14
○	梅坪	うめつぼ	4.2	客		大12.10.26	2,612	(高)昭54.3.27、(無)平15.10.1
⊙	豊田市	とよたし	5.6	客	⊡	大9.11.1	28,368	(改)挙母(昭34.10.1)(高)昭61.10.1
⊙	上挙母	うわごろも	7.4	客		大9.8.31	3,038	(無)平13.6.16
⊙	土橋	つちはし	10.2	客	⊡	大9.7.5	5,581	☆、(高)昭58.12

次頁につづく

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	竹村	たけむら	12.8	客		大 9. 7. 5	2,692	(無)平13.6.30
⊙	若林	わかばやし	15.1	客	○	大 9. 7. 5	4,920	
⊙	三河八橋	みかわやつはし	17.5	客		大 9. 7. 5	2,840	(無)平13.6.16
⊙	三河知立	みかわちりゅう	20.6	客		大 4.10.28	437	(改)知立(昭34.4.1)
⊙	(知立)		21.3			昭34. 4. 1	6,149	
	重原	しげはら	23.5	客		大12. 4. 6	1,130	(無)昭54.12.22
	刈谷	かりや	25.2	客	⊡	大 3. 2. 5	19,681	(改)刈谷新(昭2.11.10)
	刈谷市	かりやし	26.8	客		大 3. 2. 5	4,895	(改)刈谷町(昭27.3.1)、(高)昭55.12.14(無)平17.8.11
●	小垣江	おがきえ	29.4	客		大 3. 2. 5	2,384	(無)平17.9.14
	吉浜	よしはま	31.4	客		大 3. 2. 5	2,246	(無)平17.9.14
●	三河高浜	みかわたかはま	33.3	客		大 7. 4.20	3,535	(無)平17.8.9
	高浜港	たかはまみなと	34.3	客		大 3. 2. 5	1,680	(無)平17.8.25
●	北新川	きたしんかわ	36.1	客		大 3. 2. 5	2,753	☼、(無)平17.8.11
●	新川町	しんかわまち	37.1	客		大 3. 2. 5	1,066	(無)平4.8.1
	碧南中央	へきなんちゅうおう	38.2	客	⊡	大 4. 7.10	4,023	(改)新須磨(昭56.12.14)
●	碧南	へきなん	39.8	客		大 3. 2. 5	3,359	(改)大浜港(昭29.4.1)、(無)平17.8.25

豊田線　　(私)=名古屋市交通局

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
●	赤池	あかいけ	—	客	(私)	昭54. 7.29	*4,904	*名古屋市交鶴舞線直通38,760人を含まず
	日進	にっしん	3.0	客	⊡	昭54. 7.29	9,517	
	米野木	こめのき	4.8	客		昭54. 7.29	4,528	(無)平15.10.1
○	黒笹	くろざさ	7.1	客		昭54. 7.29	5,668	☼、(有)昭59.3.20(無)平15.10.1
	三好ヶ丘	みよしがおか	9.0	客	○	昭54. 7.29	6,944	(有)平6.4.16
	浄水	じょうすい	11.4	客	⊡	昭54. 7.29	7,632	
	上豊田	かみとよた	13.2	客		昭54. 7.29	3,174	(有)平8.3.1、(無)平15.10.1
○	(梅坪)		15.2	客			2,351	

常滑線・空港線

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(神宮前)		—				6,477	
	豊田本町	とよだほんまち	1.4	客		昭32. 2.20	4,105	(高)昭59.11.3、(無)平16.12.10
	道徳	どうとく	2.4	客		明45. 2.18	4,987	(休)昭19、(復)昭24.10.1、(高)昭59.11.3、(無)平17.1.15
⊙	大江	おおえ	3.8	客	⊡	大 6. 5.10	5,174	
	大同町	だいどうちょう	5.3	客	○	大15. 5.31	11,071	(改)大同前(昭20.6.1)、(高)平18.7.1
	柴田	しばた	6.1	客		明45. 2.18	5,382	(改)星崎(大6.3.7)、(高)平18.7.1、(無)平18.7.1
	名和	なわ	7.5	客		明45. 2.18	5,074	☼、(改)名和村(明45.2.18)、(高)昭54.4.1、(無)平16.12.3
⊙	聚楽園	しゅうらくえん	9.7	客		大 6. 5.10	4,570	(無)平16.12.3
	新日鉄前	しんにってつまえ	10.6	客		明45. 2.18	2,235	開業時加家、(休)昭19、(復)(改)昭39.8.17(東海製鉄前)、(改)昭42.8.1富士製鉄前、(改)昭45.3.31(新日鉄前)、(無)平14.3.21
⊙	太田川	おおたがわ	12.3	客	⊡	明45. 2.18	11,356	(高)平23.12.17
	尾張横須賀	おわりよこすか	13.7	客	⊡	明45. 2.18	5,207	(高)平4.11.22
	寺本	てらもと	15.1	客		明45. 2.18	3,655	(高)平16.12.22

右上につづく

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	朝倉	あさくら	16.4	客	⊡	大12. 5. 9	7,699	(無)昭42.2.16、(有)昭50.7.1、(高)昭57.9.26
	古見	こみ	17.3	客		明45. 2.18	2,864	(無)平17.1.15
	長浦	ながうら	18.7	客		昭 5. 9. 1	846	(無)昭45.9.1
	日長	ひなが	24.0	客		明45. 2.18	373	☼、(無)昭45.9.1
	新舞子	しんまいこ	22.5	客	⊡	明45. 2.18	4,864	
	大野町	おおのまち	24.1	客		明45. 2.18	3,091	(改)大野(大9頃)、(無)平17.1.15
⊙	西ノ口	にしのぐち	25.1	客		大 2. 3.29	651	(休)昭19、(復)(無)昭21.9.15、⊙化(平16.12.15)
	蒲池	かばいけ	26.4	客		大 2. 6.18	1,039	(無)昭43.2.16
	榎戸	えのきど	27.5	客		昭19.11.18	1,493	(無)昭49.6.1
	多屋	たや	28.6	客		大 2. 3.29	864	(休)昭19、(復)昭24.10.1、(無)昭47.10.1、(高)平15.10.4
⊙	常滑	とこなめ	29.3	客	⊡	大 2. 3.29	10,149	(高)平15.10.4
	りんくう常滑	りんくうとこなめ	1.8	客		平17. 1.29	455	☼(常滑)
⊙	中部国際空港	ちゅうぶこくさいくうこう	4.2	客	⊡	平16.10.16	25,144	

築港線

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(大江)		—				37	
○	名電築港	めいでんちっこう	1.1	貨		大13. 1.15	—	(改)愛電築港(昭10.8.1)、(改)東六号(昭7.1.30)、(客)昭14.10.16
	東名古屋港	ひがしなごやこう	1.5	客		大13. 1.15	4,597	(改)西六号(昭7.1.30)、(移)0.4km短縮(平2.11.25)

河和線　　☼=下表の他に椋岡(阿久比—植大間)

構内種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(太田川)		—				1,794	
	高横須賀	たかよこすか	1.3	客		昭 6. 4. 1	2,588	☼、(無)昭59.7.16、(高)平12.5.20
	南加木屋	みなみかぎや	4.1	客	⊡	昭 6. 4. 1	7,136	
	八幡新田	やわたしんでん	5.9	客		昭 6. 4. 1	2,281	(無)昭25.11.13
	巽ヶ丘	たつみがおか	7.1	客	⊡	昭30. 7.10	7,093	
	白沢	しらさわ	7.9	客		昭 6. 4. 1	551	(改)知多白沢(昭24.12.1)、(無)昭24.10.1
	坂部	さかべ	9.5	客		昭 6. 4. 1	754	(無)平19.1.30
⊙	阿久比	あぐい	10.6	客	⊡	昭58. 7.21	4,729	
	植大	うえだい	12.2	客		昭 6. 4. 1	1,091	(無)昭43.10.16
	半田口	はんだぐち	13.2	客		昭 6. 4. 1	615	(休)昭19、(復)(無)昭22.11.3
	住吉町	すみよしちょう	14.0	客	⊡	昭 8. 7.10	5,607	(改)農学校前(昭24.12.1)
⊙	知多半田	ちたはんだ	14.8	客	⊡	昭 6. 4. 1	11,340	
	成岩	ならわ	15.8	客		昭 6. 4. 1	2,513	(休)、(復)昭21.9.15、(無)平19.2.27
	青山	あおやま	16.8	客	⊡	昭 8. 7.10	5,817	(無)昭49.5.1、(有)平5.4.26、(改)南成岩(平17.1.29)
	上ゲ	あげ	19.0	客		昭 7. 7. 1	459	(無)昭45.8.16
	知多武豊	ちたたけとよ	19.8	客	⊡	昭 7. 7. 1	6,069	
⊙	富貴	ふき	22.3	客	⊡	昭 7. 7. 1	1,719	
⊙	河和口	こうわぐち	25.8	客		昭 7. 7. 1	706	☼(布土)、(無)昭60.2.16
⊙	河和	こうわ	28.8	客	⊡	昭10. 8. 1	4,813	

●	[illegible]	[illegible]	3.0	信		昭61. 3.18	—	
●	[illegible]	[illegible]	5.8	客		昭49. 6.30	700	(無)昭49.6.30
	美浜緑苑	みはまりょくえん	6.7	客		昭62. 4.24	413	
●	知多奥田	ちたおくだ	8.1	客	⊡	昭50. 7. 6	6,127	(高)昭58.4
●	野間	のま	9.8	客		昭51. 4. 4	679	☼
●	内海	うつみ	13.9	客	○	昭55. 6. 5	1,858	

津島線

●	(須ケ口)						1,036	
	甚目寺	じもくじ	2.0	客	⊡	大 3. 1.23	9,353	
	七宝	しっぽう	3.7	客		大 3. 1.23	4,119	(無)平17.7.14
	木田	きだ	5.4	客	⊡	大 3. 1.23	6,430	
	青塚	あおつか	7.3	客		大 3. 1.23	3,881	(無)平17.7.14
	勝幡	しょばた	9.0	客		大 3. 1.23	4,600	(無)平17.7.14
	藤浪	ふじなみ	10.2	客		大 3. 1.23	2,661	(改)諏訪(大4頃)、(高)(無)平14.7.13
	津島	つしま	11.8	客	⊡	明31. 4. 3	10,378	(高)昭43.5.3、(移)0.1km須ケ口方へ(昭43.5.3)

尾西線

	弥富	やとみ	—	客	○	明31. 4. 3	2,237	
	五ノ三	ごのさん	2.5	客		大13.10. 1	459	
●	佐屋	さや	4.6	客	⊡	明31. 4. 3	3,908	
	日比野	ひびの	6.6	客		明40.12.19	3,131	☼(無)平17.7.14
	(津島)		8.2				2,835	
	町方	まちかた	9.3	客		大13.10. 1	1,103	(休)昭19、(復)(無)(改)兼平(昭34.7.1)
	六輪	ろくわ	11.1	客		明32. 2.17	943	(無)昭53.5.1
	渕高	ふちだか	12.4	客		大13.10. 1	1,344	(無)昭33頃
	丸渕	まるぶち	13.4	客		明45. 2.18	681	(無)昭46.3.1
	上丸渕	かみまるぶち	14.7	客		大13.10. 1	954	(無)昭46.3.1
●	森上	もりかみ	16.2	客	⊡	明32. 2.17	3,029	
	山崎	やまざき	17.3	客		昭 5. 1.25	973	(無)昭27.3.25
	玉野	たまの	18.7	客		大13.10. 1	927	
⊙	萩原	はぎわら	20.2	客		明32. 7.18	2,268	(無)平19.11.29
	二子	ふたご	21.3	客		大13.10. 1	2,404	(休)昭19、(復)(無)昭24.10.15
●	苅安賀	かりやすか	22.5	客		明33. 1.24	767	
	観音寺	かんのんじ	23.2	客		昭 3. 8.15	1,319	(休)昭19、(復)(無)昭25.7.22
	(名鉄一宮)		25.3	客			6,440	
	西一宮	にしいちのみや	26.0	客		大 3. 8. 4	268	(無)昭43.7.16
	開明	かいめい	28.1	客		大 3. 8. 4	1,291	(無)
	奥町	おくちょう	29.4	客		大 3. 8. 4	3,810	(無)平19.8.8
	玉ノ井	たまのい	30.9	客		大 3. 8. 4	1,518	(休)昭19.3.21、(復)昭26.12.28、(無)

竹鼻・羽島線

	(笠松)						595	
●	西笠松	にしかさまつ	0.9	客		大10. 6.25	1,128	(改)笠松(昭11.5)、(改)新笠松(大10.9.1)、(無)平10.6.1
	柳津	やないづ	2.9	客		大10. 6.25	2,441	(改)柳津(昭28.2.1)、(改)西柳津、(移)0.2km竹鼻方から(平20.6.29)
⊙	南宿	みなみじゅく	5.2	客		大10. 6.25	770	(無)昭47.3.24
	須賀	すか	6.1	客		大10. 6.25	688	(無)
	不破一色	ふわいっしき	7.0	客		大10. 6.25	768	(無)
	竹鼻	たけはな	8.6	客		大10. 6.25	2,231	☼、(改)栄町(昭26.1.1)、(改)竹鼻(昭4.4.1)、(無)平19.11.20
⊙	羽島市役所前	はしましやくしょまえ	9.6	客	⊡	昭 4. 4. 1	2,202	(改)羽島(昭57.12.11)(改)西竹鼻(昭34.4.1)、(改)竹鼻(昭26.1.1)
	江吉良	えぎら	10.3	客		昭 4. 4. 1	843	(休)昭19、(復)(無)昭57.12.11
	新羽島	しんはしま	11.6	客		昭57.12.11	2,063	(無)平19.11.20

犬山線

○	(枇杷島分岐点)		—	信				
	下小田井	しもおたい	1.0	客		大 1. 8. 6	3,514	(無)平16.2.15
	中小田井	なかおたい	2.4	客		大 1. 8. 6	3,052	(高)平3.10.27(無)平16.2.15
○	上小田井	かみおたい	3.5	客	⊡	大 1. 8. 6	※14,577	(改)(高)平田橋(平3.10.27) ※名古屋市交直通29,112人を含まず
⊙	西春	にしはる	5.9	客	⊡	大 1. 8. 6	22,057	
	徳重・名古屋芸大	とくしげ・なごやげいだい	7.3	客	○	大 1. 8. 6	9,632	(休)昭19、(復)(無)昭21.9.15、(高)昭42.2.10、(改)徳重(平17.1.29)
	大山寺	たいさんじ	8.1	客		大 4. 2. 5	2,043	(無)昭27.3.25
⊙	岩倉	いわくら	9.7	客	⊡	大 1. 8. 6	23,398	
	石仏	いしぼとけ	11.8	客		大 1. 8. 6	3,003	☼、(無)平16.2.15
⊙	布袋	ほてい	14.2	客	⊡	大 1. 8. 6	8,397	
	江南	こうなん	16.2	客	⊡	大 1. 8. 6	24,831	(改)古知野(昭56.11.10)
○	柏森	かしわもり	19.0	客	⊡	大 1. 8. 6	9,321	☼
⊙	扶桑	ふそう	21.2	客	⊡	大 1. 8. 6	5,805	(改)下野(昭23.2.1)、(改)高雄(大10頃)、⊙化(平7.3)
	木津用水	こつようすい	22.6	客		大 1. 8. 6	1,993	(休)昭19、(復)昭27.11.18、(無)昭49.6.1
	犬山口	いぬやまぐち	24.0	客		大 1. 8. 6	1,130	(無)昭44.11.16
⊙	犬山	いぬやま	24.9	客	⊡	大 1. 8. 6	12,430	団☼
○	犬山遊園	いぬやまゆうえん	26.1	客	○	大15. 5. 2	1,819	(休)昭19、(復)昭22.4.5、(改)犬山橋(昭24.12.1)
⊙	新鵜沼	しんうぬま	26.8	客	⊡	大15.10. 1	8,610	

広見線

⊙	(犬山)						923	
	富岡前	とみおかまえ	1.9	客		大14. 4.24	871	(無)平19.8
	善師野	ぜんじの	4.0	客		大14. 4.24	602	(無)昭42.10.1
	西可児	にしかに	7.7	客	⊡	昭44. 3.16	6,249	(無)春里(昭44.3.16)、(高)昭55.4.29

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⦶	可児川	かにがわ	9.7	客		大14. 4.24	1,644	(改)ライン遊園(昭44.11.10)(改)土田(昭24.12.1)(改)ライン遊園(昭18.11.1)、(貨)昭57.11.16、(無)平19.8.2
	日本ライン今渡	にほんらいんいまわたり	12.2	客		大14. 4.24	3,093	(改)今渡(昭44.11.10)、(無)平18.9.21
⊙	新可児	しんかに	14.9	客	⊡	昭 3.10. 1	5,069	☼、(改)新広見(昭57.4.1)、(改)広見(昭5.2.16)
⊙	明智	あけち	18.4	客		大 9. 8.21	1,204	(改)伏見口(昭57.4.1)、(無)平20.6.29
	顔戸	ごうど	20.0	客		昭 3.10. 1	202	(無)昭27.3.25
	御嵩口	みたけぐち	21.7	客		大 9. 8.21	290	(改)御嵩(昭27.4.1)、(無)昭38.10.1
	御嵩	みたけ	22.3	客		昭27. 4. 1	1,455	(無)平20.6.29

小牧線

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	上飯田	かみいいだ	—	客	⊡	昭 6. 2.11	※4,938	(地)(移)0.2km延伸(平15.3.27) ※名古屋市交直通21,484人を含みます
	味鋺	あじま	2.2	客	○	昭 6. 2.11	3,662	(有)昭38.4.1
	味美	あじよし	3.7	客		昭 6. 2.11	3,706	
	春日井	かすがい	5.4	客		昭 6. 2.11	2,265	(無)昭42.10.1、(無)平15.3.27
	牛山	うしやま	6.9	客		昭 6. 2.11	2,011	(無)
	間内	まない	7.8	客		昭 6. 2.11	1,538	☼、(休)昭19、(復)昭22.11.24、(無)平4.1.1
	小牧口	こまきぐち	9.0	客		昭 6. 2.11	2,198	(休)昭20頃、(復)(無)昭39.5.1
⊙	小牧	こまき	9.8	客	⊡	昭 6. 2.11	9,499	(改)新小牧(昭20.5.1)、(地)(移)0.1km上飯田方から(平1.4.23)
	小牧原	こまきはら	11.3	客		昭 6. 4.29	2,388	(休)昭19、(復)昭26.10.11、(無)昭42.12.10、(高)昭62.6.14
	味岡	あじおか	12.4	客		昭 6. 4.29	3,192	(有)昭24.10.11、(高)昭62.6.14、(無)平15.3.27
⊙	田県神社前	たがたじんじゃまえ	13.3	客	○	昭 6. 4.29	4,545	(休)昭19、(復)(改)久保一色(昭40.3.1)、(昇)留→車(平14.4.1)
⊙	楽田	がくでん	14.9	客		昭 6. 4.29	2,813	(無)平15.3.27
	羽黒	はぐろ	17.2	客		昭 6. 4.29	3,225	(改)明治村口(昭60.10.9)、(改)羽黒(昭41.11.3)、(無)平15.3.27
⊙	五郎丸信号場	ごろうまるしんごうじょう	18.9	信		平14. 4. 1	—	
⊙	(犬山)		20.6				3,005	

各務原線

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(名鉄岐阜)		—				10,659	(改)新岐阜(平17.1.29)、(改)長住町(昭23.4.18)
	田神	たがみ	1.1	客		大15. 1.21	1,389	(無)平18.12.12
	細畑	ほそばた	2.9	客		大15. 1.21	1,437	(無)昭42.2.16
	切通	きりどおし	3.9	客		大15. 1.21	1,620	(無)平18.12.12
	手力	てぢから	4.8	客		大15. 1.21	1,223	(無)昭42.3.1
	高田橋	たかだばし	5.4	客		大15. 1.21	717	(休)昭19、(復)(無)昭21.9.15
	新加納	しんかのう	6.6	客		大15. 1.21	852	(無)昭27.7.16
	新那加	しんなか	7.5	客	⊡	大15. 1.21	3,492	(改)各務野(大15.7.3)

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	市民公園前	しみんこうえんまえ	8.1	客		大15. 1.21	372	(改)岐阜大学前(平1.7.9)(改)農大前(昭29.10.1)(改)高農(昭24.12.1)、(休)昭19、(復)昭21.9.15、(無)昭43頃
	各務原市役所前	かかみがはらしやくしょまえ	8.7	客		大15. 1.21	3,535	☼(飛行場前)、(改)各務原飛行場前(平17.1.29)(改)運動場前(昭35.11.1)(改)各務原運動場前(昭24.12.1)(改)一聯隊前(昭13.12.1)、(無)平19.3.6
	六軒	ろっけん	9.9	客		大15. 1.21	2,602	(改)飛行団前(昭13.12.1)、(無)平19.2.27
⊙	三柿野	みかきの	11.2	客	⊡	大15. 1.21	4,458	(改)航空廠前(昭13.12.1)(改)各務補給部前(昭10.8.1)(改)各務野(昭6.6.27)(改)補給部前(大15.7.3)
	二十軒	にじっけん	12.4	客		大15. 1.21	710	(無)
	名電各務原	めいでんかかみがはら	13.7	客		大15. 1.21	3,168	(改)二聯隊前(昭13.12.1)、(無)平19.3.1
	苧ヶ瀬	おがせ	14.6	客		昭 2. 9.20	675	(無)昭42.2.16
	羽場	はば	15.5	客		昭 2. 9.20	1,114	(休)昭19、(復)(無)昭22.10.15
	鵜沼宿	うぬまじゅく	16.5	客		昭 2. 9.20	1,175	(無)
⊙	(新鵜沼)		17.6				2,088	

瀬戸線

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	栄町	さかえまち	—		⊡	昭53. 8.20	40,389	
	東大手	ひがしおおて	1.5	客	⊡	明44.10. 1	3,704	(休)昭19、(復)(移)昭53.8.20
	清水	しみず	2.2	客		明44. 5.23	2,223	(高)平2.9.30、(無)平18.8.8
	尼ヶ坂	あまがさか	2.7	客		明44. 5.23	3,042	(高)平2.9.30、(無)平18.7.25
⦶	森下	もりした	3.6	客		大 4. 6.16	2,156	(高)平2.9.30、(無)平18.9.19
	大曽根	おおぞね	4.6	客	⊡	明39. 3. 1	27,405	☼、(高)昭58.8.21
	矢田	やだ	5.9	客		明38. 4. 2	982	(無)
	守山自衛隊前	もりやまじえいたいまえ	7.0	客		明38. 4. 2	2,124	(改)守山市(昭41.3.15)(改)守山町(昭30.2.1)(改)二十軒家(昭21.6.1)(改)聯隊前(昭16.2.10)
	瓢箪山	ひょうたんやま	7.6	客		昭11. 6. 3	3,934	(休)昭19、(復)昭21.9.15
	小幡	おばた	8.6	客	⊡	明38. 4. 2	11,193	
⊙	喜多山	きたやま	9.9	客	⊡	昭 2. 7. 1	5,773	
	大森・金城学院前	おおもり・きんじょうがくいんまえ	10.7	客	⊡	明38. 4. 2	11,933	(改)大森(平4.11.14)
	印場	いんば	12.2	客		平 7.12.12	4,223	(無)平18.8.24
	旭前	あさひまえ	13.1	客		昭17頃	4,450	(無)平18.8.31
⊙	尾張旭	おわりあさひ	14.7	客	⊡	明38. 4. 2	7,576	(圓)☼、(改)旭新居(昭46.11.1)、(改)新居(大11.2.24)、(有)昭59.9.1、(移)0.2km大曽根方から(平6.7.3)
⦶	三郷	さんごう	16.1	客	⊡	明38. 4. 2	9,601	
	水野	みずの	18.0	客		明38. 4. 2	4,052	(改)今村(昭14.9.1)、(無)平18.8.29
	新瀬戸	しんせと	18.7	客	⊡	明38. 4. 2	9,893	(改)尾張横山(昭46.11.1)(改)横山(昭10.6.1)
	瀬戸市役所前	せとしやくしょまえ	19.4	客		明38. 4. 2	2,037	(改)追分(昭33.1.20)、(無)
○	尾張瀬戸	おわりせと	20.5	客	⊡	明38. 4. 2	9,635	(改)瀬戸(大10.2.19)、(地)0.1km延伸(平14.4.1)

豊橋鉄道

沿革年表　渥美線

年月日	事項
大11· 3· 6	渥美電鉄株式会社設立
13· 1·22	高師―豊島間開業(軌道法·1067mm·600V)
3· 1	豊島―神戸(現神戸―三河田原間)間開業
4·25	師団口(現愛知大学前)―高師間開業
6·10	神戸―田原(現三河田原)間開業
14· 5· 1	新豊橋(現花田信号所付近)―師団口間開業
15· 4·10	三河田原―黒川原間開業
昭 2·10· 1	新豊橋―花田間開業
5· 5·29	高師―黒川原間地方鉄道に変更
9· 1	小野田セメント田原工場専用線鉄道運輸開始
6· 5· 9	新豊橋―高師間地方鉄道に変更
13· 8·20	名古屋鉄道の系列となる
15· 9· 1	名古屋鉄道と合併、名古屋鉄道渥美線となる
19· 6·15	三河田原―黒川原間休止
29·10· 1	名古屋鉄道から分離、豊橋鉄道渥美線となる
29·11·20	三河田原―黒川原間廃止(名古屋鉄道手続き)
37· 3·15	タブレット閉塞式に変更
40·10· 1	急行列車運転開始
44· 3·11	大清水駅構内豊橋紡績引込み線撤去
4·20	高師―三河田原間自動閉塞式に変更
11·25	新豊橋―高師間自動閉塞式に変更
52· 8· 1	高師駅構内ユニチカ豊橋工場引込み線廃止
59· 2· 1	貨物営業廃止、小野田セメント専用鉄道廃止
60· 9· 1	新豊橋―大清水間15分ヘッドとなる、急行廃止
61· 6·30	冷房車導入
9·17	列車無線設置
平 1· 7·10	全線15分ヘッドとなる
9· 7· 2	1500V昇圧、全車冷房装備となる
11· 1	ATS使用開始
12·12·22	3輌編成車両(元東急7200系)運転開始
平20· 6· 5	新豊橋駅移転
23· 2·11	ICカードmanaca導入

東田本線

年月日	事項
大13· 3·17	豊橋電気軌道株式会社設立
14· 7·14	駅前―神明(現新川付近)―札木十字路間·神明―柳生橋間開業
7·21	札木十字路―赤門前(現東八町)間開業
12·25	赤門前―東田間開業
昭14· 9·11	名古屋鉄道の系列となる
20· 6·20	豊橋空襲により全線不通(20.9.20全線復旧)
24· 9· 1	豊橋交通に社名変更
12·25	市役所前―赤門前間複線化
25· 4· 7	東田坂上―東田間複線開通(経路変更)
9·17	東田―競輪場前間複線開業
10·20	駅前―神明間を広小路通りから駅大通りに移設·複線化
26· 7·30	東八前―前畑間複線化
10·30	神明―市役所前間を大手通りから新大手通りに移設·複線化
27· 3·19	前畑―東田坂上間複線化
29· 7·22	豊橋鉄道に社名変更
35· 6· 1	競輪場前―赤岩口間開業
46· 8·28	ワンマン運転開始
51· 3· 7	柳生橋支線廃止
57· 7·31	井原―運動公園前間開業
平 2· 9·30	駅前―新川間センターポール化
7· 7·27	市役所前―東八町間センターポール化
8· 9· 5	新川―市役所前間センターポール化
10· 2·19	豊橋駅ペデストリアンデッキ下まで150m延長

駅一覧

※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度輸送人員は平成12年度比98.3%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
渥美線								
⊙	新豊橋	しんとよはし	―	客	▣	昭 2.10. 1	17,313	(移)0.1km延伸(平20.6.5)
○	花田信号場	はなだしんごうじょう	0.7	信		大14. 5. 1	―	(改)新豊橋(昭2.10.1)、(改)花田(昭2.10.1)、(休)昭19.6.5 (移)0.2km新豊橋方から(昭29.11.21)、貨物駅→信号場(昭59.2.1)
	柳生橋	やぎゅうばし	1.0	客	○	大14. 5. 1	910	☼
•	小池	こいけ	1.7	客		大14. 5. 1	752	(無)昭53.6.10
	愛知大学前	あいちだいがくまえ	2.5	客	○	大13. 4.25	5,802	開業時:師団口、(休)戦時中(復)(改)昭43.4.1(高師口)、(改)大学前(平17.1.29)
	南栄	みなみさかえ	3.2	客	○	昭12	3,804	(改)病院前(昭22.1.10)
•	高師	たかし	4.3	客	▣	大13. 1.22	2,262	▣、(貨)昭59.2.1
◉	芦原	あしはら	5.3	客		大13. 1.22	579	(休)戦時中(復)昭37.3.15
◉	植田	うえた	6.3	客		大13. 1.22	494	☼、(無)昭44.4.20
	向ヶ丘	むこうがおか	7.1	客		昭34.11.16	726	
⊙	大清水	おおしみず	8.5	客	○	大13.11.22	3,171	(貨)昭42.10.1
•	老津	おいつ	10.7	客		大13.11.22	799	(貨)昭59.2.1、(無)平3.3.16
⊙	杉山	すぎやま	12.7	客		大13.11.22	408	☼、(貨)昭42.10.1、(無)昭44.4.20
	やぐま台	やぐまだい	14.0	客		大13.11.22	381	開業時:谷熊、(休)戦時中(復)(改)昭46.4.1
	豊島	としま	15.6	客		大13.11.22	420	(無)昭40.10.1
⊙	神戸	かんべ	17.1	客		昭15.19.11	170	信号場として開設、昭31.2.21交換可能に、平1.7.10旅客駅に変更
⊙	三河田原	みかわたはら	18.0	客	▣	大13.16.10	2,913	(改)田原 (貨)昭59.2.1
東田本線								
○	駅前	えきまえ	―	客		大14. 7.14		(移)150m延伸(平10.2.19)
	駅前大通	えきまえおおどおり	0.3	客		平17. 3.31		
⊖	新川	しんかわ	0.6	客		大14. 7.14		
	札木	ふだぎ	1.0	客		大14. 7.14		
	市役所前	しやくしょまえ	1.4	客		大14. 7.14		(改)公会堂前(昭24.2.14)
	豊橋公園前	とよはしこうえんまえ	1.6	客		大14. 7.14		(改)体育館前(平8.6.1)、(改)球場前(昭38.9.1)
	東八町	ひがしはっちょう	2.1	客		大14. 7.21		(改)赤門前
	前畑	まえはた	2.5	客		大14.12.25		
⊖	東田坂上	あずまださかうえ	2.8	客		大14.12.25		
	東田	あずまだ	3.3	客		昭25. 4. 7		☼
○	競輪場前	けいりんじょうまえ	3.6	客		昭25. 9.17		
○	井原	いはら	4.1	客		昭35. 6. 1		
○	赤岩口	あかいわぐち	4.8	客		昭35. 6. 1		▣
○	(井原)	いはら	―	客				
	運動公園前	うんどうこうえんまえ	0.6	客		昭57. 7.31		

右上につづく

愛知環状鉄道

沿革年表

年月日	事項
昭45·10· 1	国鉄岡多線岡崎―北野桝塚間開業(1067mm·内燃·貨物専業)
51· 4·26	北野桝塚―新豊田間開業、旅客営業開始
60· 1· 1	北岡崎―北野桝塚間貨物営業廃止
61· 9·19	愛知環状鉄道株式会社設立
昭63· 1·31	岡崎―高蔵寺間開業(1067mm·1500V)
平13·12·23	中岡崎―北岡崎間·北野桝塚―三河上郷間複線化
16·10· 3	瀬戸市―高蔵寺間複線化
11·15	東海道本線と共用していた岡崎駅構内を別線化
17·10· 1	JR中央本線名古屋直通運転開始

次頁につづく

平20· 1·27	三河豊田ー新豊田間複線化
22· 4· 1	岡崎ー北岡崎間JR貨物第2種鉄道事業廃止
平24· 3·17	土休日の中央本線直通運転廃止

駅一覧

J=JR東海　※乗降客数は平成23年度 1日平均(百人単位)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	岡崎	おかざき	ー	客	J	昭45.10. 1	8,700	
⊙	六名	むつな	1.7	客		昭63. 1.31	1,000	
	中岡崎	なかおかざき	3.4	客	⊡	昭51. 4.26	2,800	
	北岡崎	きたおかざき	5.3	客	○	昭46.10. 1	3,300	貨→搬(昭51.4.26)
	大門	だいもん	6.5	客	○	昭63. 1.31	1,900	
•	北野桝塚	きたのますづか	8.7	客	○	昭45.10. 1	1,500	▣日
	三河上郷	みかわかみごう	10.7	客	○	昭51. 4.26	1,600	
	永覚	えかく	12.4	客		昭51. 4.26	400	
•	末野原	すえのはら	14.0	客	○	昭63. 1.31	1,800	
•	三河豊田	みかわとよた	15.9	客	⊡	昭51. 4.26	9,500	
	新上挙母	しんうわごろも	17.6	客	○	昭63. 1.31	1,000	
•	新豊田	しんとよた	19.5	客	⊡	昭51. 4.26	11,500	
	愛環梅坪	あいかんうめつぼ	21.5	客	○	平17. 3. 1	1,700	
⊙	四郷	しごう	23.5	客	○	昭63. 1.31	1,100	
	貝津	かいづ	25.5	客	○	平17. 3. 1	1,000	
•	保見	ほみ	26.8	客	○	昭63. 1.31	1,200	
•	篠原	ささばら	29.2	客		昭63. 1.31	200	
•	八草	やくさ	31.9	客	⊡	昭63. 1.31	4,800	(改)万博八草(平17.10.1)、交換可能化(平16.11.24) (改)八草(平16.10.10)
⊙	山口	やまぐち	34.6	客	○	昭63. 1.31	2,100	
⊙	瀬戸口	せとぐち	36.7	客	⊡	昭63. 1.31	3,500	
⊙	瀬戸市	せとし	39.1	客	⊡	昭63. 1.31	5,200	
	中水野	なかみずの	41.9	客	○	昭63. 1.31	2,900	
○	高蔵寺	こうぞうじ	45.3	客	J	昭63. 1.31	10,100	

愛知高速交通

沿革年表

平12· 2· 7	愛知高速交通株式会社設立
13·10· 3	藤が丘ー八草間特許
14·11·12	愛称が公募によりLinimo(リニモ)に決定
平17· 3· 6	藤が丘ー万博八草(現八草)間開業
3·25	2005年日本国際博覧会(愛知万博)開幕
9·25	愛知万博がこの日限りで終了

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	藤が丘	ふじがおか	ー	客	⊡	平17. 3. 6	15,370	
	はなみずき通	はなみずきどおり	1.4	客		平17. 3. 6	2,227	
	杁ケ池公園	いりがいけこうえん	2.3	客		平17. 3. 6	2,967	
	長久手古戦場	ながくてこせんじょう	3.4	客		平17. 3. 6	3,024	
	芸大通	げいだいどおり	4.5	客		平17. 3. 6	1,740	☼
	公園西	こうえんにし	6.0	客		平17. 3. 6	2,816	
	愛・地球博記念公園	あい・ちきゅうはくきねんこうえん	7.0	客	○	平17. 3. 6	4,523	(改)万博会場(平18.4.1)
	陶磁資料館南	とうじしりょうかんみなみ	8.0	客		平17. 3. 6	173	日▣
○	八草	やくさ	8.9	客	⊡	平17. 3. 6	5,901	(改)万博八草(平18.4.1)

右上につづく

名古屋市交通局

沿革年表

昭32·11·15	東山線名古屋ー栄町(現栄)間開業
35· 6·15	東山線栄町ー池下間開業
38· 4· 1	東山線池下ー東山公園間開業
40·10·15	名城線栄町ー市役所間開業
42· 3·30	東山線東山公園ー星ヶ丘間・名城線栄ー金山間開業
44· 4· 1	東山線名古屋ー中村公園間・星ヶ丘ー藤ヶ丘(現藤が丘)間開業
46· 3·29	名城線(現名港線)金山ー名古屋港間開業
12·20	名城線市役所ー大曽根間開業
49· 3·30	4号線金山ー新瑞橋間開業
50· 6·25	名古屋駅冷房開始
51·11·29	自動改札機導入開始(昭54·3·29設置完了)
52· 3·18	鶴舞線伏見ー八事間開業
53·10· 1	鶴舞線八事ー赤池間開業
54· 7·29	名鉄豊田新線(現豊田線)開業により、相直開始
55· 7· 1	東山線5000形冷房車就役
56·11·27	鶴舞線浄心ー伏見間開業
57· 9·21	東山線中村公園ー高畑間開業
59· 9· 6	鶴舞線庄内緑地公園ー浄心間開業
60· 4· 1	駅構内全面禁煙実施
平 1· 6·10	名城線2000形冷房車両就役
9·10	桜通線中村区役所ー今池間開業
5· 8·12	鶴舞線上小田井ー庄内緑地公園間開業、名鉄犬山線と相互直通運転開始
6· 2·16	桜通線ワンマン運転開始
3·30	桜通線今池ー野並間開業
12· 1·19	4号線大曽根ー砂田橋間開業
4·12	車両冷房化率100%を達成
15· 3·27	上飯田線上飯田ー平安通間開業。名鉄小牧線と相直開始
12·13	4号線砂田橋ー名古屋大学間開業
16·10· 6	4号線名古屋大学ー新瑞橋間開業。名城線と4号線をつないだ環状部の愛称を名城線とし、金山ー名古屋港間を名港線とする
20· 3·26	東山線N1000形就役
22· 7· 5	桜通線6050形就役
23· 2·11	ICカードシステムminaca導入
3·27	桜通線野並ー徳重間開業
24· 3·16	鶴舞線N3000形就役

駅一覧

※乗降客数は平成19年度 1日平均(都市交通年報より作製)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
東山線								
○	高畑	たかばた	ー	客	⊡	昭57. 9.21	20,481	▣
	八田	はった	0.9	客	⊡	昭57. 9.21	10,398	
⦶	岩塚	いわつか	2.0	客	⊡	昭57. 9.21	14,640	☼
	中村公園	なかむらこうえん	3.1	客	⊡	昭44. 4. 1	24,154	
	中村日赤	なかむらにっせき	3.9	客	⊡	昭44. 4. 1	7,644	
	本陣	ほんじん	4.6	客	⊡	昭44. 4. 1	13,768	☼
	亀島	かめじま	5.5	客	⊡	昭44. 4. 1	7,986	
⦶	名古屋	なごや	6.6	客	⊡	昭32.11.15	*243,707	☼(那古野)、*桜通線乗換4,283人含
	伏見	ふしみ	8.0	客	⊡	昭32.11.15	*104,454	(改)伏見町(昭41.6.1) *鶴舞線乗換42,239人含
⦶	栄	さかえ	9.0	客	⊡	昭32.11.15	*216,622	(改)栄町(昭41.6.1) *名城線乗換70,819人含

次頁につづく

新栄町	しんさかえまち	10.1	客	•	昭35. 6.15	25,080	
千種	ちくさ	11.0	客	•	昭35. 6.15	50,976	
今池	いまいけ	11.7	客	•	昭35. 6.15	※57,309	※桜通線乗換32,368人含
池下	いけした	12.6	客	⊡	昭35. 6.15	28,592	
覚王山	かくおうざん	13.2	客	⊡	昭38. 4. 1	17,741	
本山	もとやま	14.2	客	⊡	昭38. 4. 1	※61,575	※名城線乗換40,256人含
東山公園	ひがしやまこうえん	15.1	客	⊡	昭38. 4. 1	13,815	☼(唐山)
星ヶ丘	ほしがおか	16.2	客	⊡	昭42. 3.30	49,586	
一社	いっしゃ	17.5	客	⊡	昭44. 4. 1	27,770	
上社	かみやしろ	18.6	客	⊡	昭44. 4. 1	21,545	
本郷	ほんごう	19.3	客	⊡	昭44. 4. 1	22,349	
藤が丘	ふじがおか	20.6	客	•	昭44. 4. 1	55,300	厚、改藤ケ丘(平16.10.6)

名城線

金山	かなやま	—	客	⊡	昭42. 3.30	※148,369	※新瑞橋方面乗換32,448人含
東別院	ひがしべついん	0.7	客	⊡	昭42. 3.30	12,092	☼(前津)
上前津	かみまえづ	1.6	客	⊡	昭42. 3.30	84,459	※鶴舞線乗換59,426人含
矢場町	やばちょう	2.3	客	⊡	昭42. 3.30	56,014	
栄	さかえ	3.0	客	⊡	昭40.10.15	※138,765	㊎栄町(昭41.6.1) ※東山線乗換69,310人含
久屋大通	ひさやおおどおり	3.4	客	⊡	平 1. 9.10	※39,395	※桜通線乗換21,059人含
市役所	しやくしょ	4.3	客	⊡	昭40.10.15	39,574	
名城公園	めいじょうこうえん	5.4	客	⊡	昭46.12.20	9,049	
黒川	くろかわ	6.4	客	⊡	昭46.12.20	26,550	☼
志賀本通	しがほんどおり	7.4	客	⊡	昭46.12.20	12,009	
平安通	へいあんどおり	8.2	客	⊡	昭46.12.20	※38,140	※上飯田線乗換10,832人含
大曽根	おおぞね	8.9	客	⊡	昭46.12.20	32,794	
ナゴヤドーム前矢田	なごやどーむまえやだ	9.7	客	⊡	平12. 1.19	17,060	圓
砂田橋	すなだばし	10.6	客	⊡	平12. 1.19	12,904	
茶屋ヶ坂	ちゃやがさか	11.5	客	⊡	平15.12.13	11,475	
自由ヶ丘	じゆうがおか	12.7	客	⊡	平15.12.13	11,510	
本山	もとやま	14.1	客	⊡	平15.12.13	※49,600	※東山線乗換43,830人含
名古屋大学	なごやだいがく	15.1	客	⊡	平15.12.13	17,867	
八事日赤	やごとにっせき	16.2	客	⊡	平15.12.13	11,136	
八事	やごと	17.2	客	⊡	平15.12.13	※35,011	※鶴舞線乗換22,933人含
総合リハビリセンター	そうごうりはびりせんたー	18.5	客	⊡	平15.12.13	5,269	
瑞穂運動場東	みずほうんどうじょうひがし	19.5	客	⊡	平15.12.13	7,407	☼(山下通)
新瑞橋	あらたまばし	20.7	客	⊡	昭49. 3.30	※30,346	※桜通線乗換16,360人含
妙音通	みょうおんどおり	21.4	客	⊡	昭49. 3.30	3,828	☼(堀田)
堀田	ほりた	22.2	客	⊡	昭49. 3.30	13,722	
伝馬町	てんまちょう	23.4	客	⊡	昭49. 3.30	13,051	
神宮西	じんぐうにし	24.4	客	⊡	昭49. 3.30	7,015	
西高蔵	にしたかくら	25.3	客	•	昭49. 3.30	5,175	
(金山)		26.4	客	•	昭49. 3.30	※55,803	※大曽根 名古屋港方面乗換33,330人含

右上につづく

名港線

(金山)		—	客	⊡	昭42. 3.30		☼(高蔵)
日比野	ひびの	1.5	客	⊡	昭46. 3.29	16,188	
六番町	ろくばんちょう	2.6	客	⊡	昭46. 3.29	13,132	
東海通	とうかいどおり	3.8	客	⊡	昭46. 3.29	14,089	
港区役所	みなとくやくしょ	4.6	客	⊡	昭46. 3.29	6,668	☼(港)
築地口	つきじぐち	5.4	客	⊡	昭46. 3.29	11,137	
名古屋港	なごやこう	6.0	客	⊡	昭46. 3.29	11,479	圓

鶴舞線

上小田井	かみおたい	—	客	⊡	平 5. 8.12	※48,827	※名古屋鉄道直通35,392人含
庄内緑地公園	しょうないりょくちこうえん	1.4	客	⊡	昭59. 9. 6	7,777	
庄内通	しょうないどおり	2.7	客	⊡	昭59. 9. 6	12,001	
浄心	じょうしん	4.1	客	⊡	昭56.11.27	12,813	
浅間町	せんげんちょう	4.9	客	⊡	昭56.11.27	8,623	
丸の内	まるのうち	6.3	客	⊡	昭56.11.27	※32,625	※桜通線乗換18,351人含
伏見	ふしみ	7.0	客	⊡	昭52. 3.18	※73,480	※東山線乗換46,587人含
大須観音	おおすかんのん	7.8	客	⊡	昭52. 3.18	14,257	
上前津	かみまえづ	8.8	客	⊡	昭52. 3.18	※75,847	※名城線乗換61,916人含
鶴舞	つるまい	9.7	客	⊡	昭52. 3.18	24,690	
荒畑	あらはた	11.0	客	⊡	昭52. 3.18	7,905	
御器所	ごきそ	11.9	客	⊡	昭52. 3.18	※45,847	☼、※桜通線乗換35,422人含
川名	かわな	13.1	客	⊡	昭52. 3.18	9,521	
いりなか	いりなか	14.1	客	⊡	昭52. 3.18	14,558	
八事	やごと	15.0	客	⊡	昭52. 3.18	※32,430	※名城線乗換23,705人含
塩釜口	しおがまぐち	16.4	客	⊡	昭53.10. 1	25,267	
植田	うえだ	17.6	客	⊡	昭53.10. 1	16,636	
原	はら	18.4	客	⊡	昭53.10. 1	22,572	☼(天白)
平針	ひらばり	19.3	客	⊡	昭53.10. 1	16,171	
赤池	あかいけ	20.4	客	⊡	昭53.10. 1	※63,100	圓、※名古屋鉄道直通42,039人含

桜通線

中村区役所	なかむらくやくしょ	—	客	⊡	平 1. 9.10	10,065	
名古屋	なごや	0.9	客	⊡	平 1. 9.10	※100,209	※東山線乗換4,466人含
国際センター	こくさいせんたー	1.6	客	⊡	平 1. 9.10	8,933	☼(第2那古野)
丸の内	まるのうち	2.4	客	⊡	平 1. 9.10	※38,001	※鶴舞線乗換17,486人含
久屋大通	ひさやおおどおり	3.3	客	⊡	平 1. 9.10	※60,449	※名城線乗換35,025人含
高岳	たかおか	4.0	客	⊡	平 1. 9.10	13,107	
車道	くるまみち	5.3	客	⊡	平 1. 9.10	13,700	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	今池	いまいけ	6.3	客	⊡	平 1. 9.10	※49,530	※東山線乗換34,143人含
	吹上	ふきあげ	7.4	客	⊡	平 6 3.30	12,137	
	御器所	ごきそ	8.4	客	⊡	平 6. 3.30	※44,066	※鶴舞線乗換34,240人含
	桜山	さくらやま	9.5	客	⊡	平 6 3.30	20,594	
	瑞穂区役所	みずほくやくしょ	10.4	客	⊡	平 6 3.30	14,142	
	瑞穂運動場西	みずほうんどうじょうにし	11.1	客	⊡	平 6. 3.30	6,005	☼、(改)瑞穂運動場(平12.10.6)
	新瑞橋	あらたまばし	11.8	客	⊡	平 6. 3.30	※25,006	※名城線乗換16,950人含
	桜本町	さくらほんまち	12.9	客	⊡	平 6. 3.30	7,372	
	鶴里	つるさと	13.8	客	⊡	平 6. 3.30	5,089	
	野並	のなみ	14.9	客	⊡	平 6. 3.30	31,637	☼
	鳴子北	なるこきた	16.0	客	⊡	平23. 3.27		
	相生山	あいおいやま	16.9	客	⊡	平23. 3.27		
	神沢	かみさわ	18.3	客	⊡	平23. 3.27		
	徳重	とくしげ	19.1	客	⊡	平23. 3.27		▣

上飯田線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	上飯田	かみいいだ	—	客	⊡	平15. 3.27	※27,591	※名古屋鉄道直通23,871人含
	平安通	へいあんどおり	0.8	客	⊡	平15. 3.27	※25,591	※名城線乗換26,896人含

名古屋ガイドウェイバス

沿革年表

平 6· 4· 1	名古屋ガイドウェイバス株式会社設立
10·25	大曽根—小幡緑地間特許
12·11·15	愛称「ゆとりーとライン」を公表
13· 3·23	大曽根—小幡緑地間開業
平21·10· 1	名鉄バス、ジェイアール東海バスが運行から撤退、運行は名古屋市交通局のみとなる
23· 2·11	ICカードシステムmanacaを導入
24· 3·31	路線バス区間のバス停の接近案内運用停止

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	大曽根	おおぞね	—	客	・	平13. 3.23	5,383	
	ナゴヤドーム前矢田	なごやどーむまえやだ	1.0	客		平13. 3.23	1,253	
	砂田橋	すなだばし	1.6	客		平13. 3.23	1,934	
	守山	もりやま	2.7	客		平13. 3.23	887	
	守山市民病院	もりやましみんびょういん	3.3	客		平13. 3.23	1,017	
	川宮	かわみや	4.3	客		平13. 3.23	1,085	
	川村	かわむら	5.1	客		平13 3.23	822	
	白沢渓谷	しらさわけいこく	6.0	客		平13. 3.23	826	
	小幡緑地	おばたりょくち	6.5	客		平13 3.23	889	

名古屋臨海高速鉄道

沿革年表

昭25· 6· 1	国鉄東海道本線の貨物支線として笹島貨物—西名古屋港間西名古屋港線開業
55·10· 1	名古屋貨物ターミナル開業
61·11· 1	笹島貨物廃止、起点が名古屋に変更
62· 4· 1	西名古屋港線はJR東海が第1種鉄道事業者、JR貨物が第2種鉄道事業者となる
平 9·12· 2	名古屋臨海高速鉄道株式会社設立
10· 3·30	名古屋—名古屋ターミナル間1500V電化
平13· 3·31	JR東海とJR貨物が名古屋貨物(タ)—西名古屋港間廃止
15·11·17	公募により愛称が「あおなみ線」に決定
16·10· 6	名古屋—金城ふ頭間開業(1067mm·1500V)、JR東海の名古屋—名古屋貨物(タ)間廃止
22· 7· 6	私的整理の一種である事業再生ADRを申請
23· 2·11	ICカードシステムmanaca導入

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	名古屋	なごや	—	客	⊡	昭61.11. 1	26,400	
	ささしまライブ	ささしまらいぶ	0.8	客	○	平16.10. 6	900	
	笹島信号場	ささしましんごうじょう	1.8	信		平16.10. 6	—	
	小本	こもと	3.3	客	○	平16.10. 6	2,100	
	荒子	あらこ	4.3	客	⊡	平16.10. 6	3,300	
	名古屋貨物ターミナル	なごやかもつたーみなる	5.1	貨		昭55.10. 1	—	(移)1.2km名古屋方から(平16.10.6)
	南荒子	みなみあらこ	5.2	客	○	平16.10. 6	2,200	
	中島	なかじま	5.9	客	⊡	平16.10. 6	4,500	
	名古屋競馬場前	なごやけいばじょうまえ	7.1	客	○	平16.10. 6	5,600	
	荒子川公園	あらこがわこうえん	8.2	客	○	平16.10. 6	5,300	
	稲永	いなえい	9.8	客	⊡	平16.10. 6	4,400	☼
	潮凪信号場	しおなぎしんごうじょう	11.0	信		平16.10. 6	—	▣
	野跡	のせき	12.6	客	○	平16.10. 6	1,700	
	金城ふ頭	きんじょうふとう	15.2	客	⊡	平16.10. 6	4,200	☼

東海交通事業

沿革年表

昭37· 5·12	鉄道建設審議会が敷設予定鉄道線路に指定
51· 3· —	勝川—枇杷島間着工
63· 2·18	東海交通事業株式会社設立
平 1·12·15	鉄建公団とJR東海が建設工事再開
3·12· 1	勝川—尾張星の宮間開業(1067mm·内燃)
5· 3·18	尾張星の宮—枇杷島間開業

駅一覧

J =JR東海 ※乗降客数は平成19年度 1日平均(都市交通年報より作製)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	枇杷島	びわじま	—	客	J	平 5. 3.18	528	
	尾張星の宮	おわりほしのみや	1.9	客		平 3.12 1	400	
	小田井	おたい	4.5	客		平 3.12 1	341	
	比良	ひら	6.7	客		平 3.12 1	180	
	味美	あじよし	9.4	客		平 3.12 1	237	
	勝川	かちがわ	11.2	客		平 3.12 1	403	●

名古屋臨海鉄道

沿革年表

昭40・1・23	名古屋臨海鉄道株式会社設立
8・20	東港線笠寺―東港間・昭和町線東港―昭和町間・汐見町線東港―汐見町間開業(1067mm・内燃)
43・9・1	南港線東港―南港(現名古屋南貨物)間開業
昭44・6・25	南港―知多間開業
57・4・26	東築線東港―名電築港間開業
61・11・1	コンテナ輸送開始
平21・3・14	昭和町線の定期列車設定が消滅

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
東港線・南港線								
	笠寺	かさでら	―					
◉	東港	とうこう	3.8	貨		昭40.8.20	51	[illegible]
◉	名古屋南貨物	なごやみなみかもつ	10.7	貨		昭43.9.1	2,016	名古屋南港(平10.10.3)、南港(昭58.10.1)
	知多	ちた	15.1	貨		昭44.6.25	188	
昭和町線								
●	(東港)		―					
	昭和町	しょうわまち	1.1	貨		昭40.8.20	64	
汐見町線								
●	(東港)		―					
	船見町	ふなみちょう	0.9	貨		昭40.8.20	0	
	汐見町	しおみちょう	3.0	貨		昭40.8.20	0	
東築線								
●	(東港)		―					
	名電築港	めいでんちっこう	1.3	貨		昭57.4.26	0	

衣浦臨海鉄道

沿革年表

昭46・4・8	衣浦臨海鉄道株式会社設立
50・11・15	半田線半田埠頭―東成岩間開業(1067mm・内燃)
52・5・25	碧南線東浦―権現崎間開業
平18・4・1	碧南線碧南市―権現崎間3.1km廃止、半田線新半田駅(東成岩から1.6km)、碧南線高浜市(東浦から5.2km)廃止

駅一覧

※発着量は平成23年度1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発着量(t)	備考
半田線								
○	東成岩	ひがしならわ	―	貨		昭50.11.15	―	
◉	半田埠頭	はんだふとう	3.4	貨	⊡	昭50.11.15	134	[illegible]
碧南線								
○	東浦	ひがしうら	―	貨		昭52.5.25	―	
◉	碧南市	へきなんし	8.3	貨	⊡	昭52.5.25	617	

三岐鉄道

沿革年表

昭3・9・20	三岐鉄道株式会社設立
6・7・23	富田―東藤原間開業(1067mm蒸気・内燃)
12・23	東藤原―西藤原間開業
8・1・2	セメント輸送開始
27・12・1	国鉄四日市への気動車乗入れ開始
29・3・29	電気運転開始(貨物列車のみ)
31・12・25	旅客列車の電車運転を開始
35・12・8	旅客列車の全列車電車化完了
39・10・1	国鉄四日市への気動車乗入れ廃止
45・6・25	近鉄連絡新線開業
46・4・15	三岐朝明―近鉄富田間列車無線使用開始
49・4・1	富田―東藤原間および近鉄富田―三岐朝明間自動閉塞化、列車集中制御装置(CTC)化完成
57・7・20	枕木プレストレストコンクリート(PC)化完了
60・3・14	富田―三岐朝明間旅客営業休止
5・16	ワンマン運転開始(貨物)
61・3・1	手小荷物営業廃止
4・1	富田―東藤原間自動列車停止装置(ATS)設置
12・23	東藤原―西藤原間自動閉塞式に変更
62・12・22	全線にATS設置
63・1・7	ワンマン運転開始(旅客)
平2・11・2	炭酸カルシウム・フライアッシュ(石炭灰)輸送開始
6・12・3	最高速度を70km/hに変更
9・3・18	全列車ワンマン運転開始
平9・4・1	自転車持ち込み可能列車の運転を開始
12・7・24	中部国際空港向けの埋立土砂輸送開始(平14.12.21まで)
20・11・29	近鉄富田駅西口新駅舎(三岐管理)使用開始

北勢鉄道→三重電気鉄道→三重交通→近鉄→三岐

大1・8・10	北勢鉄道株式会社設立
3・4・5	大山田(現西桑名)―楚原間開業(762mm・蒸気)
4・8・5	西桑名―桑名町(後の桑名京橋)間開業
5・8・6	楚原―阿下喜東(後の六石)間開業
昭6・7・8	阿下喜東―阿下喜間開業、全線600V電化
9・6・27	北勢電気鉄道に社名変更
19・2・11	三重交通に統合
20・7・19	桑名町―西桑名間戦災にて休止
23・9・23	桑名京橋―西桑名間営業再開
29・10・28	750V昇圧
36・11・1	桑名京橋―西桑名間廃止
39・2・1	三重交通が鉄道全線を三重電気鉄道に譲渡
40・4・1	近鉄が三重電気鉄道を合併
41・10・1	貨物営業廃止
53・8・26	単線自動閉塞式に変更、ATS導入
平4・9・18	ワンマン運転開始
15・4・1	三岐鉄道による北勢線の運行開始
20・12・4	西別所変電所・麻生田変電所を廃止、北大社変電所のみの運用に

駅一覧

※乗降客数は平成24年4月20日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
三岐線								
	富田	とみだ	―	貨	⊡	昭6.7.23	2,316t	
○	三岐朝明信号場	さんぎあさけしんごうじょう	1.0	信		昭25.10.30	―	留→車(昭45.6.25)、平1.4.1
◉	大矢知	おおやち	2.5	客	○	昭6.7.23	668	
◉	平津	へいづ	4.1	客	委	昭6.7.23	336	昭41.7.1
	暁学園前	あかつきがくえんまえ	5.3	客	○	昭6.7.23	3,587	萱生(昭40.8.21)昭40.9.1
◉	山城	やまじょう	7.0	客	○	昭6.7.23	895	昭49.7.1
◉	保々	ほぼ	9.5	客	○	昭6.7.23	1,209	[illegible]
	北勢公園中央口	ほくせいこうえんちゅうおうぐち	11.2	客	委	昭6.7.23	675	昭42.1.5、大長 平9.4.1、平9.4.1 0.1km西藤原方から

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	梅戸井	うめどい	13.2	客	委	昭 6 7.23	321	(委)昭45.7.1
	大安	だいあん	15.3	客	委	昭 6 7.23	782	(委)昭39.3.11(改)大井田(昭61.3.25)
								(移)昭61.3.25(0.1km西藤原方から)
⊙	三里	みさと	17.1	客	委	昭 6 7.23	650	(改)三里(昭43.6.1)(委)昭52.4.11(改)宇賀渓口(昭61.3.25)
⊙	丹生川	にゅうがわ	19.6	客	委	昭 6 7.23	250	☼、(委)昭48.12.11、(貨)昭61.3.1
⊙	伊勢治田	いせはった	20.9	客	委	昭 6 7.23	465	(貨)昭61.3.1、(委)昭61.5.16
⊙	東藤原	ひがしふじわら	23.1	(般)	⊡	昭 6 7.23	113	
							2,316t	
	西野尻	にしのじり	25.3	客		昭 6.12.23	85	
	西藤原	にしふじわら	26.5	客	委	昭 6.12.23	192	(委)昭62.3.16
◯	近鉄富田	きんてつとみだ	–	客	⊡	昭45 6.25	7,332	
◯	三岐朝明信号場		1.1					

北勢線 ※乗降客数は平成24年5月17日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	西桑名	にしくわな	–	客	⊡	大 3. 4. 5	4,119	(改)大山田(昭4.8)、(移)0.1km短縮(昭52.5.11)
⊙	馬道	うまみち	1.1	客		大 3. 4. 5	905	(無)平12.3.1
	西別所	にしべっしょ	2.0	客		大 3. 4. 5	286	(無)平8.4.1
	蓮花寺	れんげじ	3.3	客		大 3 4 5	700	(無)昭53.9.1
⊙	在良	ありよし	4.1	客		大 3. 4. 5	242	(無)昭54.2.1
	星川	ほしかわ	5.5	客	委	平17. 3.26	1,281	
⊙	七和	ななわ	6.9	客		大 3. 4. 5	567	(移)0.6km阿下喜方から(昭38.9)、(無)平12.3.1
	穴太	あのう	8.0	客		大 3 4 5	620	(無)昭48.9.20
⊙	東員	とういん	9.7	客	⊡	平17. 3.26	793	☼
◯	北大社信号場	きたおおやしろしんごうじょう	10.3	客		大 3. 4. 5	–	圓、⊙→信(平17.3.26)
⊙	大泉	おおいずみ	12.4	客		平16 4. 1	531	(無)平22.1.10
⊙	楚原	そはら	14.4	客	委	大 3. 4. 5	1,233	
	麻生田	おうだ	18.1	客		大 5. 8. 6	252	(無)昭53.9.1
⊙	阿下喜	あげき	20.4	客	委	昭 6 7. 8	629	

伊勢鉄道

沿革年表

昭48· 9· 1	国鉄伊勢線南四日市ー津間開業
59· 6·22	第2次特定地方交通線として承認
61· 9· 4	第2回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
10· 1	伊勢鉄道株式会社設立
62· 3·27	河原田ー津間開業
平 1· 1·21	鈴鹿駅に〈南紀〉停車化
平 2· 2· 1	最高速度95km/hに変更
3·10	快速〈みえ〉運転開始
3· 3·16	快速〈みえ〉110km/h運転開始
5· 3· 7	河原田ー玉垣間複線化、ATSと列車無線を導入
7· 4	玉垣ー中勢古間複線化
15· 2· 7	イセⅢ形営業運転開始

駅一覧 私=JR東海·近鉄 ※乗降客数は平成24年6月13日調査(特急·快速の線内通過客を含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◯	河原田	かわらだ	–	客		昭48. 9. 1	※227	※通過客含まず
	鈴鹿	すずか	3.8	客	◯	昭48. 9. 1	213	
⊙	玉垣	たまがき	7.0	客	⊡	昭48 9 1	318	日圓
	鈴鹿サーキット稲生	すずかさーきっといのう	9.1	客		昭48 9. 1	234	(改)稲生(昭62.3.27)
	徳田	とくだ	11.1	客		平 3. 3.16	57	
◯	中瀬古	なかせこ	12.7	客		昭48 9 1	259	
	伊勢上野	いせうえの	14.0	客		昭62. 3.27	102	
⊙	河芸	かわげ	16.4	客		昭48. 9. 1	86	(昇)留→車(平2.7.14)
	東一身田	ひがしいっしんでん	19.4	客		昭48. 9. 1	103	
⊙	津	つ	22.3	客	私	昭48. 9. 1	630	

樽見鉄道

沿革年表

昭31· 3·20	国鉄樽見線大垣ー谷汲口間開業
33· 4·29	谷汲口ー美濃神海(現神海)間開業
47· 3·14	蒸気機関車の運転終了
56· 9·18	第一次特定地方交通線として承認
58·11·10	第3回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
59· 2· 1	樽見鉄道株式会社設立
昭59·10· 6	大垣ー神海間開業
61·11·18	神海ー樽見間免許
63·11· 1	大垣ー本巣間自動閉塞式に変更
平 1· 3·25	神海ー樽見間開業
7·12	本巣ー樽見間自動閉塞式に変更
18· 3·28	大垣ー本巣間貨物列車の運転がこの日限りで終了

駅一覧 J=JR東海 ※乗降客数は平成13年度 1日平均(平成21年度輸送人員は平成13年度比81.3%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	大垣	おおがき	–	客	J	昭31. 3.20	1,452	
⊙	東大垣	ひがしおおがき	2.7	客		昭31. 3.20	276	(貨)昭39.8.20(昇)留→車(昭59.10.6)(無)昭63.10
	横屋	よこや	4.5	客		昭35. 2.15	100	
	十九条	じゅうくじょう	5.5	客		昭31 3.20	48	
	美江寺	みえじ	7.5	客		昭31. 3.20	120	
⊙	北方真桑	きたがたまくわ	10.8	客	◯	昭31. 3.20	810	(貨)昭46.3.31(改)本巣北方(昭59.10.6)(昇)留→車(昭59.10.6)
	モラレ岐阜	もられぎふ	12.5	客		平18. 4.21		
	糸貫	いとぬき	13.4	客		昭31. 3.20	90	
⊙	本巣	もとす	16.2	客	⊡	昭31. 3.20	374	日圓、(改)美濃本巣(昭59.10.6)、(貨)平18.4.1
	織部	おりべ	17.5	客		平14. 4. 1	–	
	木知原	こちぼら	20.2	客		昭33. 1.15	78	
	谷汲口	たにぐみぐち	21.6	客		昭31 3.20	122	
⊙	神海	こうみ	23.6	客		昭33. 4.29	128	(貨)昭49.10.1(改)美濃神海(昭59.10.6)
								(昇)留→車、無→有(平1.3.25)(無)平1.7.12
	高科	たかしな	25.2	客		平 1 3.25	10	
	鍋原	なべら	26.4	客		平 1 3.25	40	
	日当	ひなた	28.3	客		平 1 3.25	24	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	高尾	たかお	30.5	客		平 1.3.25	20	
	水鳥	みどり	32.5	客		平 1.3.25	32	
⊙	樽見	たるみ	34.5	客		平 1.3.25	328	

明知鉄道

沿革年表

年月日	事項	年月日	事項
昭 8・5・24	国鉄明知線大井(現恵那)ー阿木間開業	昭59・12・21	第2回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
9・1・26	阿木ー岩村間開業	60・5・21	明知鉄道株式会社設立
6・24	岩村ー明知(現明智)間開業	11・16	恵那ー明智間転換開業
56・2・1	貨物営業廃止	平 4・4・15	〈ヘルシートレイン〉運転開始
9・18	第一次特定地方交通線として承認	16・3・30	特殊自動閉塞式に変更
59・2・1	荷物営業廃止	23・3・12	急行「大正ロマン号」運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	恵那	えな	ー	客	⊡	昭 8.5.24	887	(改)大井(昭38.11.1)
	東野	ひがしの	2.6	客		昭 8.5.24	71	(貨)昭34.10.15、(無)昭36.10.20
	飯沼	いいぬま	7.6	客		平 3.10.28	31	
	阿木	あぎ	9.9	客		昭 8.5.24	379	(貨)昭36.5.21、(無)昭60.11.16
	飯羽間	いいばま	12.7	客		昭34.1.10	83	
	極楽	ごくらく	13.7	客		平20.12.25	68	
⊙	岩村	いわむら	15.0	客	委	昭 9.1.26	313	(貨)昭49.12.1、(委)平24.4.1
	花白温泉	はなしろおんせん	18.3	客		昭42.11.15	50	(改)花白(平23.3.12)
	山岡	やまおか	19.7	客		昭 9.6.24	141	(改)遠山(昭31.12.20)、(貨)昭49.12.1
	野志	のし	23.1	客		平 6.12.15	9	
○	明智	あけち	25.1	客	⊡	昭 9.6.24	404	日圓、(貨)昭56.2.1、(改)明知(昭60.11.16)

西濃鉄道

沿革年表

年月日	事項	年月日	事項
昭 2・1・15	西濃鉄道株式会社設立	昭56・9・ー	国鉄近江長岡・貨物フロント業務一部請負
3・12・17	市橋線美濃赤坂ー市橋間・昼飯線美濃赤坂ー昼飯間開業(1067mm・蒸気・貨物専業)	62・8・ー	国鉄近江長岡・貨物フロント業務全面請負(平11.6廃止)
5・2・1	市橋線旅客営業開始、内燃動力併用開始	平10・4・ー	JR貨物近江長岡・貨物入換業務請負(平11.6廃止)
10・6・16	旅客営業を美濃赤坂ー赤坂本町間に短縮	18・3・31	昼飯線と市橋線猿岩ー市橋間廃止
20・4・1	旅客営業廃止		
39・11・ー	ディーゼル機関車運転開始		

駅一覧

※発着量は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	発送量(t)	備考
市橋線								到着264t、発送2,244t
○	美濃赤坂	みのあかさか	ー	貨	⊡	昭 3.12.17		日圓
⊙	乙女坂	おとめさか	1.3	貨	○	昭 3.12.17		
○	猿岩	さるいわ	2.0	貨		昭 3.12.17		

右上につづく

長良川鉄道

沿革年表

年月日	事項	年月日	事項
大12・10・5	美濃太田ー美濃町(現美濃市)間開業	昭61・2・27	第2回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
15・7・15	美濃町ー板取口(現湯の洞温泉口)間開業	8・28	長良川鉄道株式会社設立
昭 2・4・10	板取口ー美濃洲原(現母野)間開業	12・11	美濃太田ー北濃間開業
10・9	美濃洲原ー美濃下川(現大矢)間開業	平 2・6・20	関ー美濃白鳥間自動閉塞式に変更。列車無線導入
3・5・6	美濃下川ー深戸間開業	3・1・22	美濃太田ー関間自動閉塞式に変更
4・12・8	深戸ー郡上八幡間開業	4・4・29	トロッコ列車運転開始
7・7・9	郡上八幡ー美濃弥富(現郡上大和)間開業	9・10・1	快速列車運転開始
8・7・5	美濃弥富ー美濃白鳥間開業	10・10・1	日中の快速を廃止
9・8・16	美濃白鳥ー北濃間開業	11・9・15	台風16号により自然園前付近で道床流失、美濃白鳥ー北濃間の運転再開は平12.4.1
41・10・1	名古屋ー北濃間急行「おくみの」運転開始(昭44.9.30まで)	15・7・21	トロッコ列車脱線により運転中止
49・10・1	貨物営業廃止		
59・2・1	荷物営業廃止		
6・22	第2次特定地方交通線として承認		

駅一覧

※乗降客数は平成14年5月24日調査(平成21年度全線輸送人員は平成14年度比66.5%)
★美濃太田ー関間は平成19年度調査(都市交通年報より作製)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	美濃太田	みのおおた	ー	客	⊡	大12.10.15	★713	
	前平公園	まえひらこうえん	1.7	客		昭61.12.11	★53	
	加茂野	かもの	3.7	客		昭27.12.26	★134	(改)加茂野口(昭61.12.11)
⊙	富加	とみか	5.9	客	委	大12.10.5	★191	(貨)昭49.10.1、(改)加茂野(昭61.12.11) (昇)留→車(昭61.12.11)
	関富加	せきとみか	8.2	客		昭61.12.11	★85	
	関口	せきぐち	9.7	客	○	昭27.12.26	★559	
	刃物会館前	はものかいかんまえ	11.2	客		昭61.12.11	★84	
⊙	関	せき	12.0	客	⊡	大12.10.5	★424	日圓、(貨)昭49.10.1、(改)美濃関(昭61.12.11)
	関市役所前	せきしやくしょまえ	13.0	客		平11.4.1	37	
	関下有知	せきしもうち	14.6	客		昭61.12.11	161	(改)中濃西高前(平18.4.1)
	松森	まつもり	16.1	客		平11.4.1	99	
⊙	美濃市	みのし	17.7	客	⊡	大12.10.5	482	(改)美濃町(昭29.4.1)、(貨)昭49.10.1
	梅山	うめやま	18.8	客		昭62.9.21	394	
	湯の洞温泉口	ゆのほらおんせんぐち	22.3	客		大15.7.15	111	(改)坂取口(昭31.12.20)(貨)昭34.10.10 (改)美濃立花(昭61.12.11)
	洲原	すはら	24.7	客		昭32.4.1	94	(改)美濃洲原(昭61.12.11)
	母野	はんの	26.1	客		昭 2.4.10	6	(改)美濃洲原(昭31.12.20)(貨)昭34.10.10 (改)木尾(昭61.12.11)
	木尾	こんの	27.3	客		昭61.12.11	44	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	八坂	やさか	29.4	客		昭27. 7. 1	41	(改)半在(平18.4.1)
	みなみ子宝温泉	みなみこだからおんせん	30.6	客		平14. 4. 4	62	
⊙	大矢	おおや	31.8	客		昭 2.10. 9	151	(貨)昭49.10.1(改)美濃下川(昭61.12.11)
	福野	ふくの	32.9	客		昭27. 7. 1	92	(改)郡上福野(昭61.12.11)
	美並苅安	みなみかりやす	34.8	客	委	昭 3. 5. 6	198	(貨)昭49.10.1(改)苅安(昭61.12.11)
	赤池	あかいけ	36.3	客		昭27. 7. 1	38	(改)郡上赤池(昭61.12.11)
	深戸	ふかど	38.5	客		昭 3. 5. 6	131	(貨)昭34.10.10
	相生	あいおい	43.0	客		昭 4.12. 8	124	(貨)昭49.10.1、(改)美濃相生(昭61.12.11)
⊙	郡上八幡	ぐじょうはちまん	46.9	客	⊡	昭 4.12. 8	891	(貨)昭49.10.1
	自然園前	しぜんえんまえ	50.9	客		昭61.12.11	3	
	山田	やまだ	54.0	客		昭 7. 7. 9	43	(貨)昭34.10.10、(改)美濃山田(昭61.12.11)
	徳永	とくなが	55.9	客		昭30. 3. 1	182	
•	郡上大和	ぐじょうやまと	57.3	客		昭 7. 7. 9	139	(貨)昭49.10.1(改)美濃弥富(昭61.12.11) (貨)留→車(昭62.9.21)(無)平2.6.20
	万場	まんば	59.7	客		昭30. 3. 1	29	
	上万場	かみまんば	61.1	客		昭62. 9.21	20	
	大中	おおなか	62.4	客		昭 8. 7. 5	26	(貨)昭49.10.1
	大島	おおしま	64.3	客		昭30. 3. 1	96	
•	美濃白鳥	みのしろとり	66.1	客	⊡	昭38. 7. 5	672	(貨)昭49.10.1
	白鳥高原	しろとりこうげん	69.6	客		昭30. 8. 1	26	(改)二日町(平8.10.1)
	白山長滝	はくさんながたき	70.9	客		昭63. 8. 6	28	
	北濃	ほくのう	72.1	客		昭 9. 8.16	58	(貨)昭49.10.1

養老鉄道

沿革年表

明44. 7.19	養老鉄道株式会社設立
大 2. 7.31	養老－池野間開業(1067mm・蒸気)
8. 4.27	桑名－養老間、池野－揖斐間開業
11. 6.13	揖斐川電気に合併
12. 5.13	全線1500V電化
昭 3. 4. 6	養老電気鉄道が揖斐川電気から鉄道事業譲り受け
4.10. 1	伊勢電気鉄道に合併
11. 5.20	養老線が養老電鉄として独立
15. 8. 1	参宮急行電鉄が養老電鉄を合併
16. 3.15	大阪電気軌道が参宮急行電鉄を合併し、関西急行鉄道発足
19. 6. 1	関西急行鉄道が南海鉄道と合併し、近畿日本鉄道発足
46.12.28	自動閉塞式に変更、ATS使用開始
平 6. 9.15	ワンマン運転開始
8. 8. 1	貨物営業廃止
10. 7.25	自転車を車内に持ち込めるサイクルトレイン開始
19. 2.14	養老鉄道株式会社設立
10. 1	養老鉄道が近鉄養老線を引き継ぎ開業

駅一覧

(私)＝近鉄　※乗降客数は平成22年11月9日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	桑名	くわな	－	客	(私)	大 8. 4.27	4,094	
	東方(操)	ひがしかた(そうしゃじょう)	0.7	操		昭39. 3.10	－	貨→操(平8.8.1)
	播磨	はりま	1.6	客		昭14.12.29	465	(無)平12.3.1
	下深谷	しもふかや	4.0	客	⊡	大10. 8. 1	1,037	(貨)昭46.4
	下野代	しものしろ	6.6	客		大 9. 6. 1	424	(無)昭46.6.10
⊙	多度	たど	8.6	客	⊡	大 8. 4.27	1,238	
⊙	美濃松山	みのまつやま	11.8	客		昭 4. 2.24	817	
	石津	いしづ	14.1	客		大 8. 4.27	495	
⊙	美濃山崎	みのやまざき	16.2	客		大 8. 4.27	176	
⊙	駒野	こまの	19.7	客	⊡	大 8. 4.27	873	☼
⊙	美濃津屋	みのつや	24.5	客		大 8. 4.27	274	
⊙	養老	ようろう	28.8	客	⊡	大 2. 7.31	592	
⊙	美濃高田	みのたかだ	31.8	客		大 2. 7.31	988	(無)平24.1.21
	烏江	からすえ	34.5	客		大 2. 7.31	1,012	(高)平9.10.4
	大外羽	おおとば	36.0	客		昭49. 6. 1	842	
⊙	友江	ともえ	37.4	客		大 2. 7.31	427	
	美濃青柳	みのやなぎ	39.4	客		昭 9.10. 1	422	
⊙	西大垣	にしおおがき	41.2	客	⊡	大 2. 7.31	284	日㊥☼
⊙	大垣	おおがき	43.0	客	⊡	大 2. 7.31	8,469	
	室	むろ	44.1	客		大 5. 4. 1	493	貨→搬(昭31.9.10)
	北大垣	きたおおがき	45.4	客		昭19. 7. 1	420	
⊙	東赤坂	ひがしあかさか	47.5	客		大 2. 7.31	400	
○	広神戸	ひろこうど	50.3	客		大 2. 7.31	1,042	☼、(貨)昭46
	北神戸	きたごうど	51.9	客		昭61. 3.27	585	
⊙	池野	いけの	53.5	客		大 2. 7.31	871	
	北池野	きたいけの	54.4	客		昭29. 4. 1	577	
	美濃本郷	みのほんごう	55.2	客		大 9. 6. 1	586	
	揖斐	いび	57.6	客	⊡	大 8. 4.27	1,615	

伊賀鉄道

沿革年表

大 3. 7.13	伊賀軌道株式会社設立
5. 8. 8	上野駅連絡所(現伊賀上野)－上野町(現上野市)間開業(1067mm・蒸気・軌道)
6.12.20	伊賀鉄道に社名変更
8.10. 1	軌道を地方鉄道に変更
11. 7.18	上野町－名張(後の西名張)間開業
15. 5.25	1500V電化
12.19	伊賀電気鉄道に社名変更
昭 4. 3.31	大阪電気軌道に合併(4.1参宮急行電鉄に賃貸)
6. 9.30	伊賀線を参宮急行電鉄に譲渡
16. 3.15	大阪電気軌道が参宮急行電鉄を合併し、関西急行鉄道発足
19. 6. 1	関西急行鉄道と南海鉄道が合併し、近畿日本鉄道発足
20. 6. 1	伊賀神戸－西名張間休止
21. 3.15	伊賀神戸－西名張間営業再開

次頁につづく

[illegible]
52・7・14 [illegible]ATS使用開始
平6・10・1 ワンマン運転開始

10・1 伊賀鉄道が近鉄伊賀線を引き継いで開業
21・9・11 200系就役にあたり各駅ホーム改修を実施

駅一覧　[illegible]＝JR西日本 [illegible]ー近鉄　[illegible]

[illegible]	駅名		[illegible]	[illegible]	[illegible]	開設年月日	[illegible]	備考
	伊賀上野	いがうえの	39	客	・	大5 8 8	691	[illegible]上野駅連絡所(大9 3)
	新居	にい	31	客		大5 8 8	114	[illegible]昭26
	西大手	にしおおて	06	客		大5 8 8	233	[illegible]平12.3.15
●	上野市	うえのし	ー	客	●	大5 8 8	1,901	[illegible]、改上野町(昭16 10 1)、[illegible]昭48 10
	広小路	ひろこうじ	05	客		大11 7 18	237	[illegible]昭20.6.1、[illegible]昭21 3 15、[illegible]平12 3 15
●	茅町	かやまち	11	客	委	大11 7 18	1,116	[illegible]昭48 10、[illegible]平22.4.1
	桑町	くわまち	19	客		大11 7 18	597	[illegible]昭52.7.1
●	猪田道	いたみち	41	客		大11 7.18	112	[illegible]平12.3.15
	市部	いちべ	53	客		大15 5.25	192	[illegible]昭20.6.1、[illegible]昭22.10 21
	依那古	いなこ	67	客		大11 7 18	107	[illegible]昭48.10、[illegible]昭52 5.16、[illegible]平12.3.15
●	丸山	まるやま	80	客		大11 7.18	238	[illegible]昭48 8 10、[illegible]平12.3.15
	上林	うえばやし	91	客		大15 5.25	47	[illegible]昭20.6 1、[illegible]昭21.3.15
	比土	ひど	11 7	客		大11 7 18	48	改阿保(昭5 11 19)、[illegible]昭24.8 10、[illegible]昭52.7.1
	(伊賀神戸)		12 7	客	[illegible]	大15 5.25	3,550	[illegible]昭5.10.10、0.6km短縮

近畿日本鉄道

沿革年表

明43・9・16	奈良軌道株式会社設立
10・15	大阪電気軌道に社名変更
大3・4・30	上本町(現大阪上本町)ー奈良(現近鉄奈良)間開業(1435mm・600V・軌道)
10・1・1	天理軽便鉄道を譲り受け
4・1	西大寺(現大和西大寺)ー郡山(現近鉄郡山)間開業
11・4・1	郡山ー平端間開業、平端ー天理間1435mm改軌・600V電化
12・3・21	平端ー橿原神宮前間開業
13・10・31	足代(現布施)ー八尾(現近鉄八尾)間開業
14・3・21	八木(現八木西口)ー高田(現大和高田)間開業
9・30	八尾ー恩智間開業
昭2・7・1	恩智ー高田(現大和高田)間開業
3・1・8	長谷鉄道(桜井ー初瀬間)を合併
12・10	奈良電気鉄道への乗入開始(京都ー西大寺間)
4・1・5	大軌八木(現大和八木)ー桜井間開業(1500V・鉄道)。布施ー大軌八木間1500Vに昇圧
昭4・3・31	伊賀電気鉄道を合併
8・1	吉野鉄道を合併
5・7・10	橿原神宮前ー久米寺間3線軌条化、大軌の標準軌電車が乗入
12・15	山本ー信貴山口間開業
6・9・30	伊賀線を参宮急行電鉄に譲渡
12・3・15	鶴橋ー今里間高架化
13・2・1	長谷線廃止
14・7・28	八木西口ー橿原神宮前を東に約300m移設。3線軌条廃止
16・3・15	参宮急行電鉄を合併、関西急行鉄道に社名変更
17・8・11	新松阪ー大神宮間廃止
10・1	奈良・橿原・大阪線を軌道から地方鉄道に変更
18・2・1	大阪鉄道を合併
19・4・1	南和電気鉄道を合併
6・1	南海鉄道と合併、近畿日本鉄道に社名変更

右上につづく

昭20・2・11	戦時下の資材供出のため尺土ー橿原神宮間単線化
7・24	揖斐・長良川橋梁被爆
21・2・8	尺土ー高田町間再度複線化
5・1	揖斐・長良川橋梁復旧により名古屋線全通
22・6・1	旧南海鉄道から承継した事業を南海電気鉄道に譲渡
10・8	上本町ー名古屋間特急運転開始(1日4往復・4時間3分)
27・3・20	特急増発・スピードアップ(上本町ー名古屋間4往復・2時間55分、上本町ー宇治山田間5往復・2時間1分)
31・12・8	上本町ー布施間複々線化
32・6・20	大阪・名古屋・宇治山田間特急冷房実施
10・10	南大阪線に6800系「ラビットカー」就役、近鉄初の4扉車
10・18	長野線古市ー喜志間複線化
33・7・11	上本町ー宇治山田間に2階電車ビスタ・カー運転開始
34・9・26	伊勢湾台風により被災、桑名ー伏屋間ほか不通
11・19	伊勢中川ー久居間1435mm改軌
11・20	久居ー江戸橋間1435mm改軌
11・21	江戸橋ー豊津上野間・弥富ー桑名間1435mm改軌
11・22	豊津上野ー白子間1435mm改軌
11・23	白子ー塩浜間・伊勢若松ー伊勢神戸間1435mm改軌
11・24	塩浜ー近畿日本四日市間1435mm改軌
11・25	近畿日本四日市ー富洲原間1435mm改軌
11・26	富洲原ー桑名間1435mm改軌
11・27	弥富ー近畿日本名古屋間1435mm改軌
12・12	上本町ー近畿日本名古屋間直通運転開始。10100系運転開始
12・23	美旗ー伊賀神戸間複線化
35・12・27	阿保(現青山町)ー伊賀上津間複線化
36・1・22	伊勢線江戸橋ー新松阪間廃止
3・23	名張ー美旗間複線化
3・29	伊勢中川短絡線開通
8・8	津新町ー津町複線化
8・21	伊賀神戸ー阿保間複線化
昭37・9・21	名阪特急増発・スピードアップ(11往復・2時間18分)
38・4・8	鈴鹿市ー平田町間開業
10・1	奈良電気鉄道を合併、京都線とする
39・3・10	津ー江戸橋間複線化
7・23	新生駒トンネル開通、上本町ー生駒間で大型車の運転が可能になる
10・1	信貴生駒電鉄を合併、伊賀神戸ー西名張間廃止
40・3・18	南大阪線大阪阿倍野橋ー吉野間に16000系特急就役
4・1	三重電気鉄道を合併
42・2・25	南大阪線高田市ー橿原神宮間複線復活
11・1	大阪線伊賀上津ー中川間一部複線運転開始
12・3	奈良線ATS使用開始
12・15	奈良線瓢箪山駅付近高架化
12・20	大和八木駅に大阪線と橿原線の連絡線を設置
43・3・1	大阪線、山田線、名古屋線ATS使用開始
9・26	南大阪線、吉野線、長野線、道明寺線、御所線ATS使用開始
10・10	京都線、橿原線、天理線、信貴線ATS使用開始
10・17	鈴鹿線、湯の山線ATS使用開始
12・20	丹波橋駅を分離し、京阪電鉄との相互乗入廃止。京都線での大型車運行開始
44・7・1	志摩線賢島・真珠港間(0.3km)廃止
9・13	京都線京都・東寺間の高架化
9・21	奈良線、京都線、橿原線、天理線、生駒線、田原本線1500Vに昇圧
9・26	八戸ノ里駅付近高架化
11・7	生駒線ATS使用開始
12・9	奈良線油阪ー奈良間の線路を連続立体交差事業により地下に移設し、同時に新大宮駅を新設、油阪駅を廃止
12・10	志摩線運輸営業休止(改軌工事のため)
12・15	鳥羽線宇治山田ー五十鈴川間開業
45・1・21	大阪線久宝寺口駅付近高架化
3・1	鳥羽線五十鈴川ー鳥羽間開業、志摩線1435mm改軌・1500Vに昇圧
3・15	難波線上本町ー難波間開業
10・29	大阪線恩智駅付近高架化

次頁につづく

昭46· 9·27	田原本線自動閉塞化·ATS使用開始
12·25	宇治山田－五十鈴川間複線化
47·11· 7	奈良線の料金不要の特急を快速急行に変更
48· 4· 1	列車無線使用開始
9·21	橿原線大型車輌運転開始
10·11	四日市駅付近の高架化完成
50· 4·11	鳥羽線五十鈴川－朝熊間複線化
9·14	上本町－鶴橋間立体交差、鶴橋－布施間線路方向別化
11·23	大阪線残存単線区間複線化
12·20	鳥羽線朝熊－鳥羽間複線化
51· 2·21	針中野－大和川橋梁間立体交差化
4· 1	八王子線西日野－伊勢八王子間1.6km廃止
52· 6· 5	橿原線筒井駅付近高架化
6·26	布施駅付近高架化
7·31	南生駒－菜畑間複線化
53·12·30	30000系特急車運転開始
57· 9·12	長野線川西駅付近高架化
61·10· 1	東大阪線長田－生駒間開業、大阪市営地下鉄中央線と相互乗入れ
62·10·25	喜志－富田林間複線化
12· 6	南大阪線阿部野橋－針中野間高架化
63· 3· 6	鵜方－神明間複線化
3·18	難波－名古屋間アーバンライナー運転開始
6·27	天理線全線複線化
8·28	京都市営地下鉄烏丸線と相互乗入れ開始
平 1· 3·17	内部線·八王子線自動閉塞化·ATS使用開始
6· 1	内部線·八王子線ワンマン運転開始
2· 3·15	吉野特急に26000系「さくらライナー」就役
12· 8	神明－賢島間複線化
4· 3·19	田原本線ワンマン化
9·18	北勢線ワンマン化
11· 6	鳥羽－中之郷間複線化
12·13	生駒線菜畑駅付近高架化
12·20	桜井駅付近高架橋上り線使用開始
12·22	船津－加茂間複線化
5· 3·17	東山－萩の台間複線化
4·28	五知－上之郷間複線化
6· 1	志摩磯部－鵜方間複線化
9·11	加茂－五知間複線化
平 6· 2·10	菜畑－生駒間複線化
3·15	23000系伊勢志摩ライナー就役、特急130km/h運転開始
7· 3·16	上本町－高安間で準急10輌運転開始
9·30	桜井駅高架化·改良工事完成
8·10· 4	吉野線橿原神宮前－吉野口間一部ワンマン化
10· 3·17	青山町車庫使用開始
6·13	鈴鹿線ワンマン化
11· 3·16	御所線、道明寺線、湯の山線ワンマン化
11·27	京都線東寺－竹田間高架化
13· 5·30	山田線宮町－宇治山田間、鳥羽線、志摩線ワンマン化
14· 3·20	古市－橿原神宮間一部ワンマン化
15· 4· 1	北勢線を三岐鉄道に譲渡
16· 3·18	山田線全線·生駒線·名古屋線白塚－伊勢中川間で一部ワンマン運転開始
17· 5·21	黄金－伏屋間高架化
8· 6	京都線三山木付近高架化
18· 3·27	生駒－学研登美ケ丘間開業、長田－学研登美ケ丘間をけいはんな線とする。ワンマン運転開始
19· 4· 1	ICカードシステムPiTaPa、ICOCA導入
10· 1	伊賀線と養老線の事業形態を変更
21· 3·20	阪神なんば線開業により阪神電気鉄道と相直開始
22· 5·30	八戸ノ里－瓢箪山間下り線高架化
24· 3·20	閑散線区で減便ダイヤ実施
8·21	内部·八王子線廃止の方針を表明

天理軽便鉄道

大 1·11·27	天理軽便鉄道株式会社設立
4· 2· 7	新法隆寺－天理間開業(762mm·蒸気)
10· 1· 1	大阪電気軌道に譲渡

吉野軽便鉄道→吉野鉄道

明44· 3·31	吉野軽便鉄道株式会社設立
大 1·10·25	吉野口－吉野(現六田)間開業(1067mm·蒸気)
2· 5·31	吉野鉄道に社名変更
12·12· 5	橿原神宮前－吉野口間開業、全線1500V電化
昭 4· 8· 1	大阪電気軌道に合併

参宮急行電鉄

昭 2· 9·28	参宮急行電鉄株式会社設立
4·10·27	桜井－長谷寺間開業(1435mm·1500V)
5· 2·21	長谷寺－榛原間開業
3·27	松阪－外宮前(現宮町)間開業
5·18	参急中川(現伊勢中川)－松阪間·参急中川－久居間開業
9·21	外宮前－山田(現伊勢市)間開業
10·10	榛原－伊賀神戸間開業
11·19	伊賀神戸－阿保(現青山町)間·佐田(現榊原温泉口)－参急中川間開業
12·20	阿保－佐田間開業、上本町－山田間全通
6· 3·17	山田－宇治山田間開業
7· 4	久居－津新町間開業
9·30	大阪電気軌道から伊賀線を譲り受け
7· 1· 1	上本町－宇治山田間特急運転開始
4· 3	津新町－津間開業
11· 9·15	伊勢電気鉄道を合併
13· 6·20	津－江戸橋間を開業
12· 7	参急中川－江戸橋間1067mm改軌
15· 1· 1	関西急行電鉄を合併
8· 1	養老電鉄を合併
16· 3·15	大阪電気軌道に合併

右上につづく

伊勢鉄道→伊勢電気鉄道

明44·11·10	伊勢鉄道株式会社設立
大 4· 9·10	一身田町(現高田本山)－白子間開業(1067mm·蒸気)
5· 1·12	白子－千代崎間開業
6· 1· 1	一身田町－江戸橋－津市(後の部田)間開業
12·22	千代崎－楠間開業
8·10·25	楠－海山道間開業
11· 3· 1	海山道－新四日市間開業、省線接続
13· 4· 3	部田－津市(後の津新地)間開業
14·12·20	伊勢若松－伊勢神戸(現鈴鹿市)間開業
15· 9·11	伊勢電気鉄道に改称
昭 1·12·26	全線1500V電化
4· 1·30	四日市－桑名間開業
10· 1	養老電気鉄道を合併
5· 4· 1	津新地－新松阪間開業
12·25	新松阪－大神宮前間開業
11· 5·20	養老電鉄に養老·揖斐線事業譲渡
9·15	参宮急行電鉄に合併

関西急行電鉄

昭11· 1·24	関西急行電鉄株式会社設立
13· 6·26	桑名－関急名古屋(現近鉄名古屋)間開業(1067mm·1500V)
15· 1· 1	参宮急行電鉄に合併

河陽鉄道

明29· 3·31	河陽鉄道株式会社設立
31· 3·24	柏原－古市間開業(1067mm·蒸気)
4·14	古市－富田林間開業
32· 5·11	河南鉄道に譲渡

河南鉄道→大阪鉄道

明32· 1·23	河南鉄道株式会社設立
5·11	河陽鉄道から柏原－富田林間譲受
35· 3·25	富田林－滝谷不動間開業(1067mm·蒸気)
12·12	滝谷不動－長野(現河内長野)間開業
大 8· 3· 8	大阪鉄道(2代)に社名変更
11· 4·18	道明寺－布忍間開業
12· 4·13	布忍－大阪天王寺(現大阪阿部野橋)間開業、布忍－道明寺間1500V電化
10·16	道明寺－河内長野間電化
13· 6· 1	柏原－道明寺間電化
昭 4· 3·29	古市－久米寺(現橿原神宮前)間開業
18· 2· 1	関西急行鉄道に合併

奈良電気鉄道

大14· 5· 6	奈良電気鉄道株式会社設立
昭 3·11· 3	桃山御陵前－西大寺(現大和西大寺)間開業(1435mm·600V)。大阪電気軌道への乗入開始(西大寺－大軌奈良間)
11·15	京都－桃山御陵前間開業
20·12·21	丹波橋で京阪神急行電鉄(現京阪本線)と相直開始
38· 9· 1	新幹線建設に伴い、京都駅を改築
10· 1	近畿日本鉄道に合併

大和鉄道→信貴生駒電鉄

明45· 7·14	田原本鉄道株式会社設立
大 6· 1·23	大和鉄道に社名変更
7· 4·26	新王寺－田原本(現西田原本)間開業(1067mm·蒸気)
昭23· 6·15	1435mm改軌·600V電化
36·10· 1	信貴生駒電鉄に合併

信貴生駒電気鉄道→信貴生駒電鉄

[illegible]	[illegible]
11· 5·16	王寺—山下(現信貴山下)間開業(1435mm·600V)
14·11· 5	信貴生駒電鉄に譲渡
15·10·21	山下—元山上口間開業
12·28	元山上口—仮新生駒間開業
昭 2· 4· 1	仮生駒—生駒間開業
36·10· 1	大和鉄道を合併
39·10· 1	近畿日本鉄道に合併

三重軌道→三重鉄道→三重交通→三重電気鉄道

明43·12· —	三重軽便鉄道株式会社設立
44·12·28	三重軌道に社名変更
大 1· 8·14	日永—八王子村(後の伊勢八王子)間開業(762mm·蒸気)
10· 6	日永—南浜田間開業
2· 5·16	南浜田—諏訪間開業
4·12·25	諏訪—(国鉄)四日市間開業
5· 7·19	三重鉄道に組織変更
12· 1	軌道から軽便鉄道に変更
11· 1·10	日永—小古曽間開業(762mm·蒸気)
6·21	小古曽—内部間開業
昭 2· 3· —	伊勢電気鉄道の系列となる
3· 1·29	四日市市—諏訪間廃止
6· 3·18	四日市鉄道を合併
18·12·25	内部線600V電化
19· 2·11	神都交通が三重鉄道ほか4社を合併して三重交通発足
20· 7·19	北勢線西桑名—桑名町間休止(昭23.9.24復活)
[illegible]	[illegible]
31· 9·23	諏訪付近線路変更
34· — —	湯の山·内部·八王子線750V昇圧
39· 1· 7	三重電気鉄道株式会社設立
2· 1	三重電気鉄道が三重交通の鉄道を譲り受け
3· 1	三重線(現湯の山線)1435mm改軌
40· 4· 1	近畿日本鉄道に合併

四日市鉄道

明43·11·17	四日市軽便鉄道株式会社設立
44· 5·27	四日市鉄道に社名変更
大 2· 6· 1	川島村(現伊勢川島)—湯ノ山(現湯の山温泉)間開業(762mm·蒸気)
2· 9·24	諏訪(現近鉄四日市)—川島村間開業
5· 3· 3	諏訪—四日市(後の四日市市)間開業、院線接続
10·11· 1	全線600V電化
昭 2· 8· —	伊勢電気鉄道の系列となる
11·29	四日市市—諏訪間廃止
6· 3·18	三重鉄道に合併

志摩電気鉄道

大15· 5·20	志摩電気鉄道株式会社設立
昭 4· 7·23	鳥羽—真珠港間開業(1067mm·750V:賢島—真珠港間は貨物専業)
19· 2·11	三重交通に統合

南和電気鉄道

昭 4· 1·18	南和電気鉄道株式会社設立
5·12· 9	尺土—南和御所町(現近鉄御所)間開業(1067mm·1500V)
19· 4· 1	関西急行鉄道に合併

駅一覧

☼=下表の他に長谷(長谷寺—榛原間)　※乗降客数は平成22年11月9日調査

難波·大阪·山田線

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	大阪難波	おおさかなんば	2.0	客	⊡	昭45. 3.15	140,328	(改)近鉄難波(平21.3.20)
	近鉄日本橋	きんてつにっぽんばし	1.2	客	⊡	昭45. 3.15	48,843	☼
⊙	大阪上本町	おおさかうえほんまち	—	客	⊡	大 3. 4.30	80,613	日、(改)上本町(平21.3.20)
○	鶴橋	つるはし	1.1	客	⊡	大 3. 4.30	155,242	☼
	今里	いまざと	2.8	客	⊡	大 3. 4.30	10,405	☼、(改)片江今里(昭4)、(改)片江(大11)
⊙	布施	ふせ	4.1	客	⊡	大 3. 4.30	39,448	(改)足代(大14.9)、(改)深江(大11.3)、(高)昭52.6.26
	俊徳道	しゅんとくみち	5.1	客	⊡	昭 1.12.30	6,233	(休)昭20.6.1 (復)昭21.3.15、(高)昭51.8.8

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	客	•	大13.10.31	35,281	
	弥刀	みと	7.4	客	•	大14.12.10	10,608	☼
	久宝寺口	きゅうほうじぐち	8.3	客	•	大14. 9.30	6,013	(高)昭45.1.21
	近鉄八尾	きんてつやお	9.6	客	⊡	大13.10.31	32,823	(改)近畿日本八尾(昭45.3.1)、(改)関急八尾(昭19.6.1)(改)大軌八尾(昭16.3.15)、(改)八尾(昭3.8)、(高)(移)0.3km上本町方から(昭53.12.17)
⊙	河内山本	かわちやまもと	11.1	客	⊡	大14. 9.30	21,048	(改)大軌山本(昭16.3.15)、(改)山本
	高安	たかやす	12.2	客	⊡	大14. 9.30	11,395	▣
	恩智	おんぢ	13.3	客	⊡	大14. 9.30	4,675	☼、(高)(昭45.10.29)
	法善寺	ほうぜんじ	14.9	客	⊡	昭 2. 7. 1	3,834	
	堅下	かたしも	15.7	客	⊡	昭 2. 7. 1	3,827	
	安堂	あんどう	16.6	客	⊡	昭 2. 7. 1	2,197	
⊙	河内国分	かわちこくぶ	18.2	客	⊡	昭 2. 7. 1	15,563	☼、(改)国分(昭16.3.15)
	大阪教育大前	おおさかきょういくだいまえ	19.8	客	⊡	平 3.12. 6	6,056	
	関屋	せきや	22.0	客	⊡	昭 2. 7. 1	6,117	
	二上	にじょう	24.1	客	⊡	昭 2. 7. 1	7,852	☼
	近鉄下田	きんてつしもだ	25.7	客	⊡	昭 2. 7. 1	4,450	(改)近畿日本下田(昭45.3.1)、(改)下田(昭19.6.1)
⊙	五位堂	ごいどう	27.1	客	⊡	昭 2. 7. 1	26,023	▣
	築山	つきやま	28.8	客	⊡	昭 2. 7. 1	2,865	(休)昭20.6.1、(復)昭21.3.15
	大和高田	やまとたかだ	29.9	客	⊡	大14. 3.21	16,810	(改)大軌高田(昭16.3)、(改)高田(昭3.8)
	松塚	まつづか	31.8	客	⊡	大14. 3.21	1,212	
	真菅	ますが	32.8	客	⊡	大14. 3.21	5,018	(休)昭20.6.1、(復)昭21.3.15
⊙	大和八木	やまとやぎ	34.8	客	⊡	昭 4. 1. 5	37,335	☼(内膳)、(改)大軌八木(昭16.3.15)、(改)八木(昭3.8)
	耳成	みみなし	36.9	客	⊡	昭 4. 1. 5	3,727	
	大福	だいふく	38.2	客	⊡	昭 4. 1. 5	1,794	
○	桜井	さくらい	39.8	客	⊡	昭 4. 1. 5	18,467	☼、(高)平7.9.30
⊙	大和朝倉	やまとあさくら	41.9	客	⊡	昭19.11. 3	2,344	⊙化(平8.3.15)
○	長谷寺	はせでら	45.6	客	⊡	昭 4.10.27	1,167	
⊙	榛原	はいばら	50.1	客	⊡	昭 5. 2.21	11,265	
	室生口大野	むろうぐちおおの	57.2	客	⊡	昭 5.10.10	1,446	☼(室生口)
	三本松	さんぼんまつ	59.7	客	⊡	昭 5.10.10	241	
	赤目口	あかめぐち	64.0	客	⊡	昭 5.10.10	1,482	☼(赤目)
⊙	名張	なばり	67.2	客	⊡	昭 5.10.10	13,677	▣
	桔梗が丘	ききょうがおか	70.0	客	⊡	昭39.10. 1	7,307	
	美旗	みはた	73.1	客	⊡	昭 5.10.10	2,054	☼
○	伊賀神戸	いがかんべ	75.5	客	⊡	昭 5.10.10	5,455	
⊙	青山町	あおやまちょう	77.9	客	⊡	昭 5.11.19	2,434	▣、(改)阿保(昭45.3.1)
	伊賀上津	いがこうづ	80.6	客	⊡	昭 5.12.20	208	☼(上津)
	西青山	にしあおやま	83.8	客		昭 5.12.20	11	(移)1.1km伊勢中川方から(昭50.11.23)
⊙	東青山	ひがしあおやま	91.5	客		昭 5.12.20	71	☼、(移)2.7km上本町方から(昭50.11.23)、(無)平14

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	榊原温泉口	さかきばらおんせんぐち	95.4	客	・	昭 5.11.19	1,281	(改)佐田(昭40.3.18)
○	大三	おおみつ	97.6	客	⊡	昭 5.11.19	488	☼
	伊勢石橋	いせいしばし	101.6	客		昭 5.11.19	87	(改)参急石橋(昭16.3.15)、(無)平14
	川合高岡	かわいたかおか	104.4	客	⊡	昭 5.11.19	821	
⊙	伊勢中川	いせなかがわ	108.9	客	⊡	昭 5. 5.18	7,058	☼、(改)参急中川(昭16.3.15)
	伊勢中原	いせなかはら	111.9	客		昭 5. 5.18	412	(改)参急中原、(無)平17.2.21
	松ケ崎	まつがさき	114.6	客	⊡	昭12.11. 3	1,013	
⊙	松阪	まつさか	117.3	客	⊡	昭 5. 3.27	13,034	
	東松阪	ひがしまつさか	118.9	客	・	昭 5. 3.27	2,139	☼、(休)昭20.6.1、(再)昭21.3.15
⊙	櫛田	くしだ	122.8	客	・	昭 5. 3.27	1,137	
	漕代	こいしろ	124.7	客		昭18.10.23	276	(無)平17.2.21
	斎宮	さいくう	126.0	客	⊡	昭 5. 3.27	1,603	
⊙	明星	みょうじょう	128.7	客	⊡	昭 5. 3.27	1,299	(車)☼
⊙	明野	あけの	131.3	客	・	昭 5. 3.27	2,090	
	小俣	おばた	133.1	客		昭 6. 7. 4	660	(無)平17.2.21
○	宮町	みやまち	135.2	客	⊡	昭 5. 3.27	1,645	☼、(改)外宮前(昭8.3)
	伊勢市	いせし	136.6	客	⊡	昭 5. 9.21	6,360	(改)山田(昭34.7.15)
⊙	宇治山田	うじやまだ	137.2	客	⊡	昭 6. 3.17	8,382	

鳥羽・志摩線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(宇治山田)		—					
⊙	五十鈴川	いすずがわ	1.9	客	⊡	昭44.12.15	2,251	
	朝熊	あさま	4.9	客		昭45. 3. 1	168	☼
○	池の浦	いけのうら	10.6	客		昭45. 3. 1	1,027	☼(堅神)
⊙	鳥羽	とば	13.2	客	⊡	昭 4. 7.23	3,498	
○	中之郷	なかのごう	14.2	客		昭 4. 7.23	651	(移)0.1km賢島方から(平4.11.6)、(無)平23.11.1
⊙	志摩赤崎	しまあかさき	15.5	客		昭24. 7.25	676	(無)平23.11.1
○	船津	ふなつ	17.1	客		昭 4. 7.23	217	
	加茂	かも	18.7	客		昭 4. 7.23	242	
	松尾	まつお	20.1	客		昭 4. 7.23	194	
⊙	白木	しらき	21.1	客		昭 4. 7.23	44	☼、(無)平17.2.21
	五知	ごち	24.2	客		昭 4. 7.23	22	
	沓掛	くつかけ	25.9	客		昭 4. 7.23	38	
○	上之郷	かみのごう	27.8	客		昭 4. 7.23	108	(改)志摩磯部(昭45.3.1)
○	志摩磯部	しまいそべ	29.2	客	・	昭 4. 7.23	1,039	(改)迫間(昭45.3.1)、(移)0.1km鳥羽方から(平5.6.1)
	穴川	あながわ	30.8	客		昭 4. 7.23	69	(移)0.8km賢島方から(平5.6.1)
	志摩横山	しまよこやま	33.6	客		昭 4. 7.23	151	☼(横山)、(改)鵜方口(昭21.12)
	鵜方	うがた	34.5	客	・	昭 4. 7.23	1,814	
	志摩神明	しましんめい	36.3	客		昭 4. 7.23	273	
⊙	賢島	かしこじま	37.7	客	・	昭 4. 7.23	931	

奈良線

☼＝下表の他に佐保川(新大宮ー近鉄奈良間)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(布施)		—					
	河内永和	かわちえいわ	0.8	客	⊡	昭11. 8. 1	10,468	(改)大軌永和(昭16.3.15)、(改)人ノ道(昭13.2.1)、(高)昭52.6.26
	河内小阪	かわちこさか	1.6	客	⊡	大 3. 4.30	28,693	(改)大軌小阪(昭16.3.15)、(改)小阪(昭3.8)、(高)昭52.6.26
⊙	八戸ノ里	やえのさと	2.4	客	⊡	昭11.11.19	23,837	☼、(高)昭44.9.26
	若江岩田	わかえいわた	4.1	客	⊡	大 3. 4.30	15,089	(改)若江(大14)
	河内花園	かわちはなぞの	5.0	客	⊡	大 4. 6.15	12,088	
⊙	東花園	ひがしはなぞの	5.6	客	⊡	昭 4.11.22	16,057	(車)、(改)ラグビー運動場前(昭42.9.1)、(高)平22.5.30
⊙	瓢箪山	ひょうたんやま	7.0	客	⊡	大 3. 4.30	24,137	☼
	枚岡	ひらおか	8.3	客	⊡	大 3. 4.30	5,029	
	額田	ぬかた	9.0	客	⊡	大 9. 7.13	3,701	
⊙	石切	いしきり	10.1	客	⊡	大 3. 4.30	9,385	(移)0.3km布施方から(昭39.7.23)
○	生駒	いこま	14.2	客	⊡	大 3. 4.30	48,220	☼、(改)近畿日本生駒(昭39.10.1)、(改)関急生駒(昭19.6.1)、(改)大軌生駒(昭16.3.15)、(改)生駒(昭3.8)
⊙	東生駒	ひがしいこま	15.4	客	⊡	昭43. 3.20	18,948	(車)
	富雄	とみお	17.7	客	⊡	大 3. 4.30	29,120	☼、(改)鵄邑(昭28.4.1)、(改)富雄(昭16.9)
	学園前	がくえんまえ	19.1	客	⊡	昭17. 3. 6	57,064	
	菖蒲池	あやめいけ	20.1	客	⊡	大12. 9. 9	11,860	
⊙	大和西大寺	やまとさいだいじ	22.3	客	⊡	大 3. 4.30	48,660	(車)☼、(改)大軌西大寺(昭16.3.15)、(改)西大寺(昭7.12)
	新大宮	しんおおみや	25.0	客	⊡	昭44.12. 9	29,332	
⊙	近鉄奈良	きんてつなら	26.7	客	⊡	大 3. 4.30	67,761	(地)昭44.12.9、(改)近畿日本奈良(昭45.3.1)、(改)関急奈良(昭19.6.1)、(改)大軌奈良(昭16.3.15)、(改)奈良(昭3.8)

京都線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	京都	きょうと	—				87,880	(高)昭44.9.13
○	東寺	とうじ	0.9	客	⊡	昭 3.11.15	9,267	(高)昭44.9.13
	十条	じゅうじょう	1.5	客	⊡	昭 3.11.15	4,644	☼、(高)平11.11.27
⊙	上鳥羽口	かみとばぐち	2.5	客	⊡	昭15. 4. 5	7,232	(高)平11.11.27
○	竹田	たけだ	3.6	客	⊡	昭 3.11.15	11,476	(改)城南宮前(昭15.1)、(改)奈良電竹田(昭38.10.1)、(移)0.3km丹波橋方から(昭62.7.9)
	伏見	ふしみ	4.9	客	⊡	昭 3.11.15	6,377	☼
○	近鉄丹波橋	きんてつたんばばし	6.0	客	⊡	昭20.12.21	47,904	(改)近畿日本丹波橋(昭45.3.1)、(改)丹波橋(昭43.12.20)
	桃山御陵前	ももやまごりょうまえ	6.5	客	⊡	昭 3.11. 3	15,216	
⊙	向島	むかいじま	8.6	客	⊡	昭54. 3.30	16,616	
	小倉	おぐら	11.4	客	⊡	昭 3.11. 3	16,674	☼、(改)奈良電小倉(昭38.10.1)
	伊勢田	いせだ	12.7	客	⊡	昭 3.11. 3	7,229	
⊙	大久保	おおくぼ	13.6	客	⊡	昭 3.11. 3	26,217	
	久津川	くつかわ	14.6	客	⊡	昭 3.11. 3	7,714	
	寺田	てらだ	15.9	客	⊡	昭 3.11. 3	9,157	
	富野荘	とのしょう	17.4	客	⊡	昭 3.11. 3	7,234	
⊙	新田辺	しんたなべ	19.6	客	⊡	昭 3.11. 3	26,485	(車)
	興戸	こうど	21.1	客	⊡	昭29. 7. 5	14,305	☼

次頁につづく

	[illegible]	[illegible]	22.1	客	・	昭 3.11. 3	4,073	◉平17.8.6
・	近鉄宮津	きんてつみやづ	23.1	客	⊡	平 5. 9.21	431	◉
	狛田	こまだ	24.4	客	⊡	昭 3.11. 3	3,002	
◉	新祝園	しんほうその	26.7	客	⊡	昭 3.11. 3	12,418	◉化(平8.3.15)
	木津川台	きづがわだい	28.2	客	⊡	平 6. 9.21	2,105	
	山田川	やまだがわ	29.2	客	⊡	昭 3.11. 3	4,290	☼
◉	高の原	たかのはら	30.8	客	⊡	昭47.11.22	36,489	
	平城	へいじょう	33.5	客	⊡	昭 3.11. 3	3,045	
・	(大和西大寺)		34.6	客				

橿原線

◉	(大和西大寺)		–					
	尼ケ辻	あまがつじ	1.6	客	⊡	大10. 4. 1	5,806	☼
	西ノ京	にしのきょう	2.8	客	⊡	大10. 4. 1	8,790	
	九条	くじょう	4.0	客	⊡	大10. 4. 1	4,996	
	近鉄郡山	きんてつこおりやま	5.5	客	⊡	大10. 4. 1	19,029	(改)近畿日本郡山(昭45.3.1) (改)関急郡山(昭19.6.1) (改)大軌郡山(昭16.3.15) (改)郡山(昭3.8)
	筒井	つつい	8.4	客	⊡	大11. 4. 1	7,495	(高)昭52.6.5
◉	平端	ひらはた	9.9	客	⊡	大11. 4. 1	4,065	☼
	ファミリー公園前	ふぁみりーこうえんまえ	10.9	客		平54. 7. 1	439	
	結崎	ゆうざき	12.4	客	⊡	大12. 3.21	4,317	
	石見	いわみ	13.8	客	⊡	大12. 3.21	2,384	
○	田原本信号場			信			–	
	田原本	たわらもと	15.9	客	⊡	大12. 3.21	13,801	(改)近畿日本田原本(昭39.10.1) (改)関急田原本(昭19.6.1) (改)大軌田原本(昭16.3.15) (改)田原本(昭3.8)
	笠縫	かさぬい	17.3	客	⊡	大12. 3.21	2,689	
○	新ノ口	にのくち	19.1	客	⊡	大12. 3.21	3,962	
	(大和八木)		20.5					
	八木西口	やぎにしぐち	20.5	客	⊡	大12. 3.21	※	※大和八木に含む
	畝傍御陵前	うねびごりょうまえ	22.8	客	⊡	大12. 3.21	4,126	(改)神武御陵前(昭14.7) (改)畝傍山(昭12.3) (改)畝火山(大13.11)
◉	橿原神宮前	かしはらじんぐうまえ	23.8	客	⊡	大12. 3.21	19,960	☼(橿原)、(改)橿原神宮(昭45.3.1) (改)橿原神宮前(昭15.4.1)

天理線

○	(平端)		–					
	二階堂	にかいどう	1.3	客	・	大 4. 2. 7	3,752	
	前栽	せんざい	3.2	客	・	大 4. 2. 7	3,887	
◉	天理	てんり	4.5	客	・	大 4. 2. 7	10,779	(移)0.2km短縮(昭39.10.30)

生駒線

◉	王寺	おうじ	–			大11. 5.16	10,918	☼
◉	信貴山下	しぎさんした	0.9	客	⊡	大11. 5.16	3,204	(改)信貴山口(昭31.9)、(改)山下(昭26.9)

右上につづく

	勢野北口	せやきたぐち	1.7	客	・	昭 6.11.20	1,951	
	竜田川	たつたがわ	3.1	客	⊡	大15.11. 1	2,213	
◉	平群	へぐり	4.5	客	⊡	大15.10.21	3,367	
	元山上口	もとさんじょうぐち	5.7	客	⊡	大15.10.21	1,969	
○	東山	ひがしやま	7.0	客	⊡	昭 2. 9.21	3,761	
○	萩の台	はぎのだい	7.9	客	⊡	昭55. 4.23	3,113	
◉	南生駒	みなみいこま	8.9	客	⊡	昭 1.12.28	5,286	
	一分	いちぶ	10.1	客	⊡	昭 1.12.28	5,248	
◉	菜畑	なばた	11.2	客	⊡	昭 2. 4. 1	3,884	(高)平4.12.13
	(生駒)		12.4					

田原本線

	新王寺	しんおうじ	–	客	⊡	大 7. 4.26	8,609	
◉	大輪田	おおわだ	1.9	客		大 7. 4.26	2,922	(無)平23.10.1
	佐味田川	さみたがわ	3.0	客		昭58.11.30	1,768	(無)平23.10.1
	池部	いけべ	4.0	客		大 7. 4.26	1,917	(無)平23.10.1
◉	箸尾	はしお	5.6	客		大 7. 4.26	1,957	(無)平23.10.1
	但馬	たじま	7.1	客		大 7. 5. 5	1,095	(無)平23.10.1
	黒田	くろだ	8.1	客		大 7. 4.26	664	(無)平23.10.1
◉	西田原本	にしたわらもと	10.1	客	⊡	大 7. 4.26	5,676	(改)田原本(昭39.10.1)

けいはんな線 (私)=大阪市交通局

○	長田	ながた	–	客	(私)	昭61.10. 1		☼
	荒本	あらもと	1.2	客	⊡	昭61.10. 1	14,023	
	吉田	よしだ	3.0	客	⊡	昭61.10. 1	14,071	☼
◉	新石切	しんいしきり	4.5	客	⊡	昭61.10. 1	17,162	☼
○	(生駒)		10.2					
○	東生駒(信)	ひがしいこましんごうじょう	11.2	信		平18. 3.27	–	
	白庭台	しらにわだい	15.3	客	・	平18. 3.27	7,519	☼(白庭)
	学研北生駒	がっけんきたいこま	16.1	客	⊡	平18. 3.27	5,842	
○	登美ケ丘(信)	とみがおかしんごうじょう	17.9	信		平18. 3.27	–	☼
○	学研奈良登美ケ丘	がっけんならとみがおか	18.8	客	⊡	平18. 3.27	11,518	

信貴線

	(河内山本)		–					
	服部川	はっとりがわ	2.0	客	⊡	昭 5.12.15	2,233	
○	信貴山口	しぎさんぐち	2.8	客	⊡	昭 5.12.15	1,495	(改)東高安(昭32.3.21)、(改)信貴山口(昭23.7.1)

南大阪・吉野線 ☼=下表の他に桑津(河堀口−北田辺間)

◉	大阪阿倍野橋	おおさかあべのばし	–	客	・	大12. 4.13	163,977	(改)大阪天王寺(大13.6)、(高)昭62.12.6
	河堀口	こぼれぐち	1.1	客	・	大12.10.16	2,953	(休)昭20.6.1、(再)昭21.6.1、(高)昭62.12.6
	北田辺	きたたなべ	2.2	客	・	大12.12.28	5,014	(高)昭62.12.6
◉	今川	いまがわ	2.8	客	・	昭 6. 6. 1	4,327	(改)駒川(昭8.4.1)、(高)昭62.12.6
	針中野	はりなかの	3.9	客	・	大12. 4.13	9,856	(高)昭51.2.21

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅舎配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	矢田	やた	5.2	客	◉	大12. 4.13	9,360	☼、(高)昭51.2.21
◉	河内天美	かわちあまみ	7.4	客	◉	大12. 4.13	16,256	■、(改)天美車庫前(昭8.4.1)
	布忍	ぬのせ	8.4	客	◉	大11. 4.18	5,197	
	高見ノ里	たかみのさと	9.2	客	◉	昭 7. 9. 1	5,773	
◉	河内松原	かわちまつばら	10.1	客	◉	大11. 4.18	28,890	
	恵我ノ荘	えがのしょう	11.7	客	◉	大13. 6. 1	10,905	
	高鷲	たかわし	12.7	客	◉	大11. 4.18	6,538	☼
◉	藤井寺	ふじいでら	13.8	客	◉	大11. 4.18	38,075	
	土師ノ里	はじのさと	15.7	客	◉	大13. 6. 1	6,962	
○	道明寺	どうみょうじ	16.4	客	◉	明31. 3.24	7,071	
◉	古市	ふるいち	18.4	客	◉	明31. 3.24	20,995	■☼
	駒ケ谷	こまがたに	20.1	客	◉	昭 4. 3.29	1,605	
	上ノ太子	かみのたいし	22.1	客	◉	昭 4. 3.29	4,632	
○	二上山	にじょうざん	27.4	客	◉	昭 4. 3.29	1,085	
	二上神社口	にじょうじんじゃぐち	28.5	客	◉	昭 4. 3.29	882	
	当麻寺	たいまでら	30.5	客	◉	昭 4. 3.29	1,444	
○	磐城	いわき	31.2	客	◉	昭 4. 3.29	1,339	☼
◉	尺土	しゃくど	32.4	客	◉	昭 4. 3.29	4,406	
	高田市	たかだし	34.3	客	◉	昭 4. 3.29	8,388	(改)高田町(昭23.1.1)
	浮孔	うきあな	35.7	客	◉	昭 4. 3.29	1,689	
	坊城	ぼうじょう	36.9	客	◉	昭 4. 3.29	3,193	
	橿原神宮西口	かしはらじんぐうにしぐち	38.6	客	◉	昭 4. 3.29	2,522	(改)大和池尻(昭15.4.1)、(休)昭20.6.1(復)昭21.12.25
◉	(橿原神宮前)		39.8			昭 4. 3.29		(改)橿原神宮(昭45.3.1)、(改)久米寺(昭14.7.28)
◉	岡寺	おかでら	40.9	客	◉	大12.12. 5	1,497	
◉	飛鳥	あすか	42.0	客	◉	昭 4. 3.31	2,391	(改)橘寺(昭45.8.1)、◉化(平10.3.17)
◉	壺阪山	つぼさかやま	43.7	客	◉	大12.12. 5	1,331	
•	市尾	いちお	45.8	客		大12.12. 5	556	(無)平23.10.1
	葛	くず	47.7	客		大12.12. 5	510	(無)平23.10.1
◉	吉野口	よしのぐち	49.3	客	◉	大 1.10.25	1,628	
	薬水	くすりみず	51.0	客		大13. 2. 7	90	☼
◉	福神	ふくがみ	52.6	客	◉	大13. 5.11	1,976	
◉	大阿太	おおあだ	54.4	客		昭 4. 3.31	190	(無)平23.10.1
◉	下市口	しもいちぐち	56.8	客	◉	大 1.10.25	3,203	
◉	越部	こしべ	58.5	客		昭 2. 7. 1	564	(無)平23.10.1
◉	六田	むだ	60.5	客	◉	大 1.10.25	1,056	■、(改)吉野(昭3.3.25)
	大和上市	やまとかみいち	62.7	客	◉	昭 3. 3.25	766	☼(上市)
•	吉野神宮	よしのじんぐう	63.5	客	◉	昭 3. 3.25	677	
•	吉野	よしの	65.0	客	◉	昭 3. 3.25	774	

長野線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅舎配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	(古市)		−					
	喜志	きし	3.4	客	◉	明31. 4.14	18,072	(改)太子口喜志(昭8.4.1)
	富田林	とんだばやし	5.7	客	◉	明31. 4.14	15,229	
	富田林西口	とんだばやしにしぐち	6.3	客	◉	大 5.12. 1	6,135	(改)学校前(昭8.4.1)(休)昭20.6.1(復)昭21.7.1
	川西	かわにし	7.3	客	◉	大 9. 8. 1	3,634	(改)廿山(昭8.4.1)、(高)昭57.9.12
◉	滝谷不動	たきだにふどう	8.7	客	◉	明35. 3.25	7,204	☼(滝谷)
	汐ノ宮	しおのみや	10.5	客	◉	明44. 6. 1	2,403	
◉	河内長野	かわちながの	12.5	客	◉	明35.12.12	13,101	(改)長野(昭29.4.1)

道明寺線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅舎配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(道明寺)		−					
	柏原南口	かしわらみなみぐち	1.6	客	◉	大13. 6. 1	792	
	柏原	かしわら	2.2	客	J	明31. 3.24	6,161	

御所線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅舎配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	(尺土)		−					
◉	近鉄新庄	きんてつしんじょう	2.4	客	◉	昭 5.12. 9	2,529	(改)近畿日本新庄(昭45.3.1)(改)関急新庄(昭19.6.1)(改)南和新庄(昭19.4.1)
	忍海	おしみ	3.9	客	◉	昭 5.12. 9	1,918	
◉	近鉄御所	きんてつごせ	5.2	客	◉	昭 5.12. 9	3,938	(改)近畿日本御所(昭45.3.1)(改)関急御所(昭19.6.1)(改)南和御所町(昭19.4.1)

名古屋線

☼＝下表のほか町屋(益生−伊勢朝日間)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅舎配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	近鉄名古屋	きんてつなごや	−	客	◉	昭13. 6.26	106,149	(改)近畿日本名古屋(昭45.3.1)(改)関急名古屋(昭19.6.1)(改)参急名古屋(昭16.3.15)(改)関急名古屋(昭15.1.1)
○	米野	こめの	1.1	客	◉	昭13. 6.26	653	■
	黄金	こがね	2.1	客	◉	昭13. 6.26	2,252	☼(休)昭20.6.1、(復)昭22.3.1
	烏森	からすもり	2.8	客	◉	昭13. 6.26	4,190	(高)平17.5.21
◉	近鉄八田	きんてつはった	4.0	客	◉	昭13. 6.26	3,350	(改)近畿日本八田(昭45.3.1)(改)関急八田(昭19.6.1)(改)参急八田(昭16.3.15)(改)関急八田(昭15.1.1)(高)平17.5.21、(移)0.2km長島方から(平17.5.21)
	伏屋	ふしや	6.4	客	◉	昭13. 6.26	5,236	☼
	戸田	とだ	8.4	客	◉	昭13. 6.26	3,789	
◉	近鉄蟹江	きんてつかにえ	9.7	客	◉	昭13. 6.26	12,182	☼(弥富)、(改)近畿日本蟹江(昭45.3.1)(改)関急蟹江(昭19.6.1)(改)参急蟹江(昭16.3.15)(改)関急蟹江(昭15.1.1)
◉	富吉	とみよし	12.1	客	◉	昭39.12.10	5,892	■
	佐古木	さこぎ	13.7	客	◉	昭13. 6.26	2,815	
◉	近鉄弥富	きんてつやとみ	16.1	客	◉	昭13. 6.26	11,187	(改)近畿日本弥富(昭45.3.1)(改)関急弥富(昭19.6.1)(改)参急弥富(昭16.3.15)(改)関急弥富(昭15.1.1)
	近鉄長島	きんてつながしま	19.5	客	◉	昭13. 6.26	2,462	(改)近畿日本長島(昭45.3.1)(改)関急長島(昭19.6.1)(改)参急長島(昭16.3.15)(改)関急長島(昭15.1.1)
◉	桑名	くわな	23.7	客	◉	昭 4. 1.30	20,332	
◉	益生	ますお	24.8	客	◉	昭 4. 1.30	2,402	(改)西桑名(昭5)

次頁につづく

構内種別	駅名	よみ	営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	客	・	昭 4 1.30	3,703	
・	川越富洲原	かわごえとみすはら	30.0	客	⊡	昭 4. 1.30	5,630	㊊富洲原(平21.3.20)
	近鉄富田	きんてつとみだ	31.6	客	・	昭 4 1.30	15,496	㊊近畿日本富田(昭45.3.1)㊊関急富田(昭19.6.1)㊊西富田(昭16.3.15)
	霞ケ浦	かすみがうら	33.5	客	・	昭 4.10.28	3,090	㊊羽津(昭25.6.5)
◉	阿倉川	あくらがわ	34.6	客	・	昭 4 1.30	4,308	
	川原町	かわらまち	35.7	客	・	昭 4 1.30	1,430	
◉	近鉄四日市	きんてつよっかいち	36.9	客	・	昭 4 1.30	51,496	[illegible]四日市)、[illegible]近畿日本四日市(昭45.3.1)、[illegible]諏訪(昭31.9.23)、[illegible]昭48.10.11
	新正	しんしょう	38.1	客	・	昭50 7.20	2,180	
	海山道	みやまど	39.6	客	⊡	大 8.10.25	1,613	
◉	塩浜	しおはま	40.8	客	⊡	大 8.10.25	6,172	◙
	北楠	きたくす	42.6	客	・	大 9 4 1	1,521	◌
◉	楠	くす	44.2	客	・	大 6.12.22	1,693	
	長太ノ浦	なごのうら	45.6	客	⊡	昭18 7 1	1,341	
	箕田	みだ	47.0	客	⊡	大 6.12.22	933	
◉	伊勢若松	いせわかまつ	48.3	客	⊡	大 6.12.22	1,839	
	千代崎	ちよざき	50.1	客	⊡	大 5 1 9	2,007	◌
◉	白子	しろこ	52.9	客	⊡	大 4 9.10	13,825	
	鼓ケ浦	つづみがうら	54.1	客	⊡	大 4. 9.10	1,028	㊊子安観音(大11.10.1)
	磯山	いそやま	56.0	客	⊡	大 4 9.10	1,606	
	千里	ちさと	57.9	客	⊡	大 6.11. 1	2,635	◌
◉	豊津上野	とよつうえの	59.8	客	・	昭18 7 1	1,156	
◉	白塚	しらつか	61.7	客	⊡	昭19. 5. 8	1,804	團
	高田本山	たかだほんざん	64.1	客	・	大 4 9.10	1,961	㊊一身田町(大7.11.1)、㊙0.5km津方から(昭30.7.15)
◉	江戸橋	えどばし	65.3	客	⊡	大 6 1 1	7,957	㊙0.2km伊勢方から(昭34.6.1)
	津	つ	66.5	客	⊡	昭 7 4 3	26,305	◌(部田)
◉	津新町	つしんまち	68.8	客	⊡	昭 6 7. 4	11,900	
	南が丘	みなみがおか	71.5	客	⊡	平 1 4.28	2,447	
	久居	ひさい	74.0	客	⊡	昭 5. 5.18	10,120	
	桃園	ももぞの	75.5	客		昭 5 5.18	296	
◉	(伊勢中川)		78.8					

鈴鹿線

構内種別	駅名	よみ	営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	(伊勢若松)		–					
◉	柳	やなぎ	2.2	客		大14.12.20	240	
	鈴鹿市	すずかし	4.1	客	⊡	大14.12.20	3,000	㊊伊勢神戸(昭38.4.8)
	三日市	みっかいち	6.2	客		昭38 4 8	1,090	
	平田町	ひらたちょう	8.2	客	⊡	昭38 4 8	4,987	

湯の山線

構内種別	駅名	よみ	営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
・	(近鉄四日市)							
◉	中川原	なかがわら	1.7	客	⊡	大 2 9.24	1,382	
◉	伊勢松本	いせまつもと	2.8	客	・	大 2 9.24	2,377	㊊松本村(昭16.2)
◉	伊勢川島	いせかわしま	5.3	客	⊡	大 2 6 1	2,099	㊊川島村(昭29.7)
◉	高角	たかつの	6.7	客	⊡	大 2 6 1	1,061	
・	桜	さくら	8.7	客	・	大 2 6 1	3,700	㊊桜村(昭29.7)
・	菰野	こもの	11.3	客	・	大 2 6 1	2,447	◌
・	中菰野	なかこもの	12.6	客	⊡	大 2 6 1	1,020	
	大羽根園	おおばねえん	13.5	客		昭39 3.23	788	
◉	湯の山温泉	ゆのやまおんせん	15.4	客	⊡	大 2 6 1	686	㊊湯ノ山(昭45.3.1)

内部・八王子線

構内種別	駅名	よみ	営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	(近鉄四日市)		–					
	赤堀	あかほり	1.0	客		大 1.10 6	553	㊒平10.4.1
◉	日永	ひなが	1.8	客		大 1 8.14	1,018	㊒
	南日永	みなみひなが	2.5	客		大11 1.10	1,045	㊒平10.4.1
◉	泊	とまり	3.6	客		大11 1.10	829	㊊留→車(昭31.1.1)、㊒
	追分	おいわけ	4.3	客		大11. 6.21	989	㊒
	小古曽	おごそ	5.0	客		大11. 1.10	325	㊡昭19.7.1㊢昭34.5.1
○	内部	うつべ	5.7	客	⊡	大11. 6.21	1,199	㊒
○	(日永)		–					
	西日野	にしひの	1.3	客		大 1 8.14	2,881	㊡昭49.7.25 ㊢昭51.4.1(0.2km短縮)

京都市交通局

沿革年表

昭56· 5·29	烏丸線北大路ー京都間開業(1435mm·1500V)
63· 4· 8	京都市·京阪電気鉄道出資の京都高速鉄道株式会社設立
6·11	烏丸線京都ー竹田間開業
8·28	近鉄京都線と相互直通運転開始
平 2·10·24	烏丸線北山ー北大路間開業
9· 6· 3	烏丸線国際会館ー北山間開業
10·12	東西線醍醐ー二条間開業(御陵ー三条京阪間は第2種鉄道事業)、京阪京津線車輌が御陵ー京都市役所前間乗入
平16·11·28	東西線醍醐ー六地蔵間開業
19· 4· 1	ICカードシステムPiTaPa導入
20· 1·16	東西線二条ー太秦天神川間開業。京津線から乗入の約半数が太秦天神川まで延伸
21· 4· 1	京都高速鉄道による御陵ー三条京阪間第3種鉄道事業廃止

駅一覧

駅員配置 ・は㊟を含む　※乗降客数は平成22年度 1日平均

構内種別	駅名	よみ	営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
烏丸線								
	国際会館	こくさいかいかん	–	客	⊡	平 9 6 3	22,544	◌
	松ケ崎	まつがさき	1.6	客	⊡	平 9. 6. 3	10,463	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	北山	きたやま	2.6	客	⊡	平 2.10.24	12,820	
	北大路	きたおおじ	3.8	客	⊡	昭56. 5.29	28,036	☼
	鞍馬口	くらまぐち	4.6	客	⊡	昭56. 5.29	9,584	
	今出川	いまでがわ	5.4	客	⊡	昭56. 5.29	21,632	
	丸太町	まるたまち	6.9	客	⊡	昭56. 5.29	20,317	
	烏丸御池	からすまおいけ	7.6	客	⊡	昭56. 5.29	29,145	☼、㊇御池(平成9.5.22)
	四条	しじょう	8.5	客	⊡	昭56. 5.29	85,796	
	五条	ごじょう	9.3	客	⊡	昭56. 5.29	11,251	
	京都	きょうと	10.3	客	⊡	昭56. 5.29	105,771	
	九条	くじょう	11.1	客	⊡	昭63. 6.11	3,783	
	十条	じゅうじょう	11.8	客	⊡	昭63. 6.11	5,804	☼
	くいな橋	くいなばし	13.0	客	⊡	昭63. 6.11	4,758	
	竹田	たけだ	13.7	客	⊡	昭63. 6.11	※47,500	車 ※近鉄直通30,797人含
東西線								
	六地蔵	ろくじぞう	−	客	⊡	平16.11.26	11,568	
	石田	いしだ	1.1	客	⊡	平16.11.26	6,202	
	醍醐	だいご	2.4	客	⊡	平 9.10.12	12,266	車 ☼
	小野	おの	3.6	客	⊡	平 9.10.12	6,290	
	椥辻	なぎつじ	4.9	客	⊡	平 9.10.12	14,280	
	東野	ひがしの	5.9	客	⊡	平 9.10.12	10,286	
	山科	やましな	7.0	客	⊡	平 9.10.12	40,291	☼
	御陵	みささぎ	8.7	客	⊡	平 9.10.12	※15,215	※京阪直通7,244人含
	蹴上	けあげ	10.5	客	⊡	平 9.10.12	8,998	
	東山	ひがしやま	11.5	客	⊡	平 9.10.12	16,095	☼
	三条京阪	さんじょうけいはん	12.1	客	⊡	平 9.10.12	23,976	
	京都市役所前	きょうとしやくしょまえ	12.6	客	⊡	平 9.10.12	21,951	
	烏丸御池	からすまおいけ	13.5	客	⊡	平 9.10.12	9,126	☼
	二条城前	にじょうじょうまえ	14.3	客	⊡	平 9.10.12	7,232	
	二条	にじょう	15.1	客	⊡	平 9.10.12	16,557	
	西大路御池	にしおおじおいけ	16.2	客	⊡	平20. 1.16	8,883	
	太秦天神川	うずまさてんじんがわ	17.5	客	⊡	平20. 1.16	11,962	台 ☼

近江鉄道

沿革年表

明29. 6.16	近江鉄道株式会社設立
31. 6.11	彦根−愛知川間開業(1067mm·蒸気)
7. 1	郵便物輸送開始
7.24	愛知川−八日市間開業
33.10. 1	八日市−日野間開業
明33.12.28	日野−貴生川間開業
41.12.31	蒸気動車使用開始
大 3. 3. 8	高宮−多賀(現多賀大社前)間開業
14. 3.12	彦根−多賀間600V電気運転開始
15.10.28	宇治川電気の系列となる

右上につづく

昭 3. 4.18	全線1500V電化完成、電車運転開始。閉塞方式を票券式から通票式に変更
6. 3.15	米原−彦根間開業
18. 5.10	箱根土地(現コクド)の系列となる
19. 3. 1	八日市鉄道を合併
21. 1. 1	新八日市−八日市間開業。近江八幡−新八日市間1500V電気運転開始
8. 2	新八日市−八日市間1500V電化
23. 8. 1	新八日市−御園間休止
35.11.10	東亜セメント(後の住友セメント)多賀工場−多賀−彦根−野沢セメント(同)彦根工場間にセメント原石輸送開始
39. 9.25	新八日市−御園間廃止許可
46. 7. 4	米原−高宮間および多賀線自動閉塞化
47. 1.25	高宮−八日市−近江八幡間自動閉塞化
10. 1	貴生川中継貨物廃止。最高速度を彦根−近江八幡間70km/h、その他60km/hに変更
49. 3. 1	多賀−彦根間キリンビール滋賀工場輸送開始
51. 5.11	多賀線ワンマン運転開始
59. 2. 1	郵便物輸送廃止
4. 1	手小荷物輸送廃止
10. 1	多賀−彦根間キリンビール貨物輸送廃止
61. 3.27	セメント原石輸送廃止
昭61. 4. 1	八日市−貴生川間にLEカー運転開始
11. 1	近江八幡−新八日市間貨物営業廃止
62. 6. 1	全線のワンマン運転開始
12.20	八日市−貴生川間自動閉塞化
63. 3.12	鳥居本−彦根間貨物営業廃止により貨物全廃
平 2. 3. 7	米原−八日市−近江八幡および多賀線に自動列車停止装置(ATS)設置
12. 1	八日市−貴生川間ATS設置
9. 8. 5	八日市線で20m車運転開始
10. 3.30	八日市線快速運転(近江八幡−八日市間ノンストップ)開始
7.30	米原−貴生川間で20m車運転開始
15. 3.15	貴生川発米原行快速運転開始

湖南鉄道→琵琶湖鉄道汽船→八日市鉄道

大 1. 4.18	湖南鉄道株式会社設立
2.12.29	近江八幡−八日市口(現新八日市)間開業(1067mm·蒸気)
昭 2. 5.15	琵琶湖鉄道汽船と合併
4. 4.11	近江八幡−新八日市間は八日市鉄道として発足
5. 9.29	内燃動力併用認可
10. 1	新八日市−飛行場(後の御園)間開業
19. 3. 1	近江鉄道に合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
本線								
◉	米原	まいばら	−	客	○	昭 6. 3.15	470	☼、㊗昭59.2.1
	フジテック前	ふじてっくまえ	2.3	客	○	平18. 3.18	708	
◉	鳥居本	とりいもと	3.4	客		昭 6. 3.15	314	㊗昭63.3.12
◉	彦根	ひこね	5.8	客	⊡	明31. 6.11	2,910	台 車、㊗昭63.3.12
	ひこね芹川	ひこねせりかわ	7.0	客		平21. 4. 8	156	
◉	彦根口	ひこねぐち	7.8	客	○	明34. 5.20	748	㊇新町(大6.1.1)
◉	高宮	たかみや	9.9	客	○	明31. 6.11	290	☼
◉	尼子	あまご	12.7	客		明44. 6.15	310	㊑留→車(平14.11.5)
◉	豊郷	とよさと	15.0	客	委	明32. 3.19	256	㊗昭47.10
◉	愛知川	えちがわ	17.9	客	○	明31. 6.11	622	㊗昭47.10
◉	五箇荘	ごかしょう	20.9	客		明32. 3.19	132	㊇小幡(明43.1.1)㊗昭47.10㊑昭60.11.1
	河辺の森	かわべのもり	23.0	客		平16. 3.13	26	
◉	八日市	ようかいち	25.3	客	⊡	明31. 7.24	4,154	☼、㊗昭47.10
	長谷野	はせの	27.5	客		大 5.12.27	[illegible]	

次頁につづく

構内	駅名	よみ	営業距離	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数	備考
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		平 2. 3.29	186	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	客		平 3. 3.16	72	
•	[illegible]	[illegible]	31.2	客		明33.10. 1	310	(貨)昭47.10 (無)昭62.12.20
	朝日大塚	[illegible]	32.8	客		大 5.10.16	166	
	朝日野	[illegible]	35.2	客		明33.12.28	66	
•	日野	[illegible]	37.8	客	○	明33.10. 1	1,038	(車)、(貨)昭47.10
	水口松尾	[illegible]	42.7	客		平 1. 4. 5	110	
•	水口	[illegible]	43.8	客	○	明33.12.28	830	☼、(貨)昭47.10 (無)指定時間外(昭62.12.20)
	水口石橋	みなくちいしばし	44.4	客		昭32. 8. 1	208	
	水口城南	みなくちじょうなん	45.1	客	○	平 1. 4. 5	1052	
•	貴生川	きぶかわ	47.7	客	⊙	明33.12.28	2,022	(貨)昭47.10

多賀線

構内	駅名	よみ	営業距離	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数	備考
•	高宮	たかみや	–					
	スクリーン	すくりーん	0.8	客	○	平20. 3.15	636	
•	多賀大社前	たがたいしゃまえ	2.5	客		大 3. 3. 8	284	(貨)昭61.3.27 (改)多賀(平10.4.1)、(無)平22.4.1

八日市線

構内	駅名	よみ	営業距離	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数	備考
•	近江八幡	おうみはちまん	–	客	⊙	大2.12.29	5,000	(貨)昭61.11.1、(改)新八幡(大8.3.11)
•	武佐	むさ	2.8	客		大2.12.29	294	(無)平22.4.1
•	平田	ひらた	4.4	客	○	大2.12.29	362	
•	市辺	いちのべ	6.3	客		大2.12.29	384	(種)留→車(平9.12)、(無)平22.4.1
	太郎坊宮前	たろうぼうぐうまえ	8.0	客		大2.12.29	112	(休)昭20.6 (復)24.7 (改)太郎坊(平10.4.1)
•	新八日市	しんようかいち	8.7	客	○	大2.12.29	878	(貨)昭61.11.1、(改)八日市口(大2.12.29)
•	八日市	ようかいち	9.3					

信楽高原鐵道

沿革年表

昭 8· 5· 8	信楽線貴生川ー信楽間開業
18·10· 1	営業休止
22· 7·25	営業復活
37· 5· 1	内燃化
56· 9·18	第一次特定地方交通線として承認
57·10·10	貨物営業廃止
59· 2· 1	荷物営業廃止
61· 9· 5	第5回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
昭62· 2·10	信楽高原鐵道株式会社設立
4· 1	西日本旅客鉄道となる
7·13	貴生川ー信楽間転換開業
平 3· 3·16	特殊自動閉塞式に変更
5·14	小野谷(信)ー紫香楽宮跡間で衝突事故。同日より運休
12· 8	運転再開(スタフ閉塞式に変更)

駅一覧　Ⓙ=JR西日本　※乗降客数は平成13年度 1日平均(平成21年度輸送人員は平成13年度比83.5%)

構内種別	駅名	よみ	営業距離 km	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	貴生川	きぶかわ	–	客	Ⓙ	昭 8. 5. 8	1,060	
	小野谷(信)	おのだにしんごうじょう	6.5	信		平 3. 3.16	–	休止中
	紫香楽宮跡	しがらきぐうし	9.6	客		昭62. 7.13	135	
	雲井	くもい	10.2	客		昭 8. 5. 8	436	(貨)昭37.2.1、(無)昭37.5.1
	勅旨	ちょくし	12.4	客		昭38. 6. 1	240	
	玉桂寺前	ぎょくけいじまえ	13.4	客		昭62. 7.13	12	
○	信楽	しがらき	14.7	客	⊙	昭 8. 5. 8	1,109	日陶、(貨)昭57.10.10

右上につづく

京阪電気鉄道

沿革年表

明39·11·19	京阪電気鉄道株式会社設立
43· 4·15	天満橋ー五条(現清水五条)間開業(1435mm·600V:軌道)
大 2· 6· 1	宇治線中書島ー宇治間開業
3· 5·15	急行電車運転開始
4· 4· 1	色灯三位式自動閉塞信号機使用開始
10·27	五条ー三条間開業
14· 2· 1	京津電気軌道を合併
5· 5	京津線札の辻ー浜大津間開業
昭 2· 8·31	日本初の全鋼製ロマンスカー1550形就役
4· 4·11	琵琶湖鉄道汽船を合併、蛍谷(現石山寺)ー坂本間軌道を継承、汽船を太湖汽船に、近江八幡ー新八日市間鉄道を八日市鉄道に譲渡
5· 9·15	新京阪鉄道を合併
6· 3·31	新京阪線西院ー京阪京都(現大宮)間開業(関西初の地下鉄)
8·12·29	蒲生信号所ー守口(現守口市)間複々線化
9· 3·19	日本初の連節車60形「びわこ」就役
18·10· 1	阪神急行電鉄に合併、京阪神急行電鉄となる
20· 5· 1	交野電気鉄道の事業を譲受
12·21	奈良電気鉄道と相互乗入開始
24·12· 1	京阪神急行電鉄から分離、京阪電気鉄道発足
25· 9· 1	天満橋ー三条間特急運転開始
29· 9· 3	テレビ設置の特急列車運転開始
30· 5·19	天満橋ー野田橋間線路移設(京阪線全線専用軌道化)
37·12·22	自動券売機を天満橋·京橋に設置
38· 4·16	淀屋橋ー天満橋間開業
39· 7· 7	淀屋橋駅冷房開始(日本初の駅冷房)
42· 8· 1	淀屋橋ー大和田間にATS設置
9·28	大和田ー三条間にATS設置
12·11	7輌編成運転開始
43· 9·12	京阪線全列車にATS完備
12·20	近畿日本鉄道との相互乗入廃止
昭45·11· 1	天満橋ー野江間複々線化
12·26	日本初の5扉座席昇降装置付5000系就役
46· 6· 6	交野線中宮信号所ー村野間複線化
6·20	初の自動改札機を樟葉に設置
7· 1	日本初のカラーテレビ設置車輌3000形就役
47· 2· 2	寝屋川車両工場竣工
3·31	交野線村野ー交野(現交野市)間複線化
49·12· 1	交野線宮之阪駅付近高架複線化
51· 9·12	守口市ー門真市間複々線化、中宮(信)廃止
53· 3·10	淀屋橋ー東福寺間·宇治線が軌道から鉄道に変更
7·30	門真市ー寝屋川信号所間高架化
55· 3·16	門真市ー寝屋川信号所間複々線化(当時民鉄最長12.1kmの複々線が完成)
3·17	深草車庫廃止
56· 4·12	浜大津統合駅使用開始
58· 4· 1	京津線蹴上ー四宮間ATS使用開始
12· 4	京阪線1500V昇圧
59· 4· 1	京津線ATS設置完了
60· 4· 1	石山坂本線浜大津ー坂本間ATS使用開始
4·22	急行8輌編成運転開始
10· 1	石山坂本線浜大津〜石山寺間ATS使用開始
62· 5·24	東福寺ー三条間地下化
5·28	交野市ー河内森駅上手間複線化
平 1· 4· 1	京阪線車輌冷房化率100%達成
10· 5	鴨東線三条ー出町柳間開業
4· 9·12	河内森上手ー私市間複線化
11·28	枚方市ー宮之阪間複線化、交野線複線化完了
7·10·21	京阪線全駅の自動改札化が完了
12·25	3000系ダブルデッカー車就役
9· 9·30	石山坂本線穴太ー坂本間複線化
10·12	京津三条ー御陵間廃止、大津線1500V昇圧、京津線車輌の京都市営地下鉄東西線京都市役所前乗入開始

次頁につづく

平12・7・1	特急列車停車駅変更(終日・中書島・丹波橋停車)
14・3・31	京阪本線(寝屋川市)連続立体交差事業竣工
11・30	京津線ワンマン運転開始
15・9・6	京阪線新ダイヤ(10分ヘッド)スタート
10・4	石山坂本線のワンマン運転開始
18・8・1	ICカードシステムPiTaPa導入(京阪線)
19・4・1	大津線にPiTaPa導入
9・22	交野線ワンマン運転を開始
20・1・16	大津線車輌の乗入区間を太秦天神川に延長
5・23	京阪線の新カラーデザイン車営業運転開始
10・19	中之島線開業、3000系(2代)就役
23・5・28	淀駅付近立体交差化事業上り高架線使用開始

京津電気軌道

明43・3・28	京津電気軌道株式会社設立
大1・8・15	三条大橋―札の辻(浜大津付近)間開業 1435mm・600V)
14・2・1	京阪電気鉄道に合併

大津電車軌道→琵琶湖鉄道汽船

明44・1・8	大津電車軌道株式会社設立
大2・3・1	大津(現浜大津)―膳所(現膳所本町)間開業(1435mm・600V)
5・1	膳所―別保(現粟津)間開業
3・1・12	別保―石山駅前(現京阪石山)間開業
1・17	石山駅前―唐橋前間開業
2・15	唐橋前―蛍谷(現石山寺)間開業
11・5・7	浜大津―三井寺間開業
昭2・1・21	太湖汽船を合併、琵琶湖鉄道汽船に社名変更
5・15	三井寺―兵営前(現別所)間・山上(現別所―皇子山間)―松ノ馬場間開業
昭2・8・13	松ノ馬場―坂本間開業
9・10	兵営前―山上間開業により、蛍谷―坂本間全通
4・4・11	京阪電気鉄道に合併

北大阪電気鉄道

大7・11・24	北大阪電気鉄道株式会社設立
11・4・1	十三―豊津間開業(1435mm・1500V)
10・26	豊津―千里山間開業
12・4・1	鉄道事業を新京阪鉄道に譲渡

新京阪鉄道

大11・6・28	新京阪鉄道株式会社設立
12・4・1	北大阪電気鉄道の事業を譲渡
14・10・15	天神橋(現天神橋筋六丁目)―淡路間開業
昭3・1・16	淡路―高槻町(現高槻市)間開業
11・1	高槻町―西院間開業
11・9	桂―嵐山間開業
5・4・21	天神橋―西院間超特急運転開始(所要34分)
9・15	京阪電気鉄道に合併

信貴生駒電鉄

大14・11・5	信貴生駒電鉄株式会社設立
昭4・7・10	枚方線枚方東口(現枚方市)―私市間開業(1435mm・600V)
14・5・1	枚方線を交野電気鉄道に譲渡

交野電気鉄道

昭14・4・24	交野電気鉄道株式会社設立
5・1	信貴生駒電鉄枚方線を譲り受け
20・5・1	京阪神急行電鉄に譲渡

駅一覧

※乗降客数は平成23年11月1日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
京阪本線・鴨東線								
◉	淀屋橋	よどやばし	—	客	▣	昭38. 4.16	103,371	
	北浜	きたはま	0.5	客	▣	昭38. 4.16	34,951	
○	天満橋	てんまばし	1.3	客	▣	明43. 4.15	58,414	日☼、(地)昭38.4.16
◉	京橋	きょうばし	3.0	客	▣	明43. 4.15	178,805	☼(蒲生)、(改)蒲生(昭24.10.1)、(高)昭45.4.15
	野江	のえ	4.6	客	▣	明43. 4.15	11,424	(移)(高)昭6.10.14
	関目	せきめ	5.3	客	▣	昭 6.10.14	14,573	
	森小路	もりしょうじ	6.2	客	▣	昭 6.10.14	11,051	(改)新森小路(昭17.4.1)
	千林	せんばやし	6.8	客	▣	明43. 4.15	9,035	(改)森小路千林(昭17.4.1)、(改)森小路(昭6.12.28)、(移)(高)昭6.10.14
	滝井	たきい	7.2	客	▣	昭 6.10.14	7,844	
	土居	どい	7.6	客	▣	昭 7. 6.14	5,937	(休)昭20.9.15、(運)昭22.3.11
◉	守口市	もりぐちし	8.3	客	▣	明43. 4.15	43,152	☼、(改)守口(昭46.6.20)、(高)昭56.10.3
	西三荘	にしさんそう	9.4	客	▣	昭50. 3.23	25,196	
	門真市	かどまし	10.1	客	▣	昭46. 6.20	33,590	(改)新門真(昭50.3.23)
	古川橋	ふるかわばし	10.8	客	▣	明43. 4.15	23,444	(高)昭55.2.3
	大和田	おおわだ	12.0	客	▣	昭 7.10. 4	21,876	☼、(高)昭55.2.3
◉	萱島	かやしま	12.8	客	▣	明43. 4.15	26,303	(高)昭55.2.3
○	寝屋川信号場	ねやがわしんごうじょう	13.4	客		昭47. 3.19	—	[車]☼
	寝屋川市	ねやがわし	15.0	信	▣	明43. 4.15	68,400	(改)寝屋川(昭26.8.20)、(高)平13.7.28
◉	香里園	こうりえん	17.6	客	▣	明43. 4.15	60,597	(改)香里(昭13.4.1)
	光善寺	こうぜんじ	19.1	客	▣	明43. 4.15	21,854	
	枚方公園	ひらかたこうえん	20.8	客	▣	明43. 4.15	17,838	(改)枚方(昭24.10.1)
◉	枚方市	ひらかたし	21.8	客	▣	明43. 4.15	90,849	☼、(改)枚方東口(昭24.10.1)、(高)平4.11.28
	御殿山	ごてんやま	23.5	客	▣	昭 4. 5.25	13,933	
	牧野	まきの	25.5	客	▣	明43. 4.15	22,978	☼
◉	樟葉	くずは	27.7	客	▣	明43. 4.15	60,051	(高)昭46.6.20
	橋本	はしもと	30.1	客	○	明43. 4.15	5,998	☼、▣→○(平24.9.3)
◉	八幡市	やわたし	31.8	客	▣	明43. 4.15	9,668	(改)八幡町(昭52.11.1)、(改)石清水八幡宮前(昭23.1.1)、(改)八幡(昭14.12.25)
◉	淀	よど	35.3	客	▣	明43. 4.15	11,882	[車]☼、(移)(高)296m京都方へ(平23.5.28)
○	中書島	ちゅうしょじま	39.7	客	▣	明43. 4.15	12,691	☼(伏見)
	伏見桃山	ふしみももやま	40.6	客	▣	明43. 4.15	11,060	(改)伏見(大4.11.11)
◉	丹波橋	たんばばし	41.3	客	▣	明43. 6.20	50,754	(改)桃山(大2.7.29)
	墨染	すみぞめ	42.3	客	○	明43. 4.15	7,698	▣→○(平24.9.3)
	藤森	ふじのもり	43.3	客	○	明43. 4.15	13,941	(改)師団前(昭16.9.1)、▣→○(平24.9.3)
◉	深草	ふかくさ	44.1	客	▣	明43. 4.15	11,116	(改)稲荷(明43.12.16)
	伏見稲荷	ふしみいなり	44.6	客	▣	明43. 4.15	6,739	(改)稲荷神社前(昭23.1.1)、(改)稲荷(昭14.12.25)、(改)稲荷新道(明43.12.16)
	鳥羽街道	とばかいどう	45.2	客	○	明43. 4.15	3,516	(休)昭20.9.15、(運)昭21.5.11、▣→○(平24.9.3)
	東福寺	とうふくじ	46.1	客	▣	明43. 4.15	13,635	☼
○	七条	しちじょう	47.0	客	▣	大 2. 4.27	14,370	(地)昭62.5.24
	清水五条	きよみずごじょう	47.7	客	▣	明43. 4.15	6,936	(休)昭20.9.15、(運)昭21.5.2、(地)昭62.5.24、(改)五条(平20.10.19)
	祇園四条	ぎおんしじょう	48.6	客	▣	大 4.10.27	43,559	(地)昭62.5.24 (改)四条(平20.10.19)
◉	三条	さんじょう	49.3	客	▣	大 4.10.27	35,567	☼、(地)昭62.5.24
	神宮丸太町	じんぐうまるたまち	50.3	客	▣	平 1.10. 5	9726	(改)丸太町(平20.10.19)
○	出町柳	でまちやなぎ	51.6	客	▣	平 1.10. 5	37,823	
中之島線								
◉	中之島	なかのしま	—	客	▣	平20.10.19	13,929	☼

右上につづく

次頁につづく

	駅名	よみ	キロ	客		開業日	乗降人員	備考
	[illegible]	[illegible]	0.9	客		[illegible]	[illegible]	
	大江橋	[illegible]	[illegible]	客	▣	平20.10.19	7.326	
	なにわ橋	[illegible]	2.0	客	○	平20.10.19	3.067	▣→○(平22.4.17)
○	(天満橋)		3.0					

交野線

	駅名	よみ	キロ	客		開業日	乗降人員	備考
○	(枚方市)		—					
	宮之阪	みやのさか	1.0	客	○	昭15. 9.11	5.080	(改)中宮(昭46.6.20)、(休)昭20.9.15、(復)昭21.2.15、(高)昭49.12.1、▣→○(平24.7.23)
	星ケ丘	ほしがおか	1.7	客	○	昭 4. 7.10	5.228	(休)昭20.9.15、(復)昭21.2.15、▣→○(平24.7.23)
	村野	むらの	2.5	客	○	昭 4. 7.10	5.731	▣→○(平24.7.23)
	郡津	こうづ	3.4	客	○	昭 4. 7.10	6.491	(休)昭20.9.15、(復)昭21.2.15、▣→○(平24.7.23)
○	交野市	かたのし	4.4	客	▣	昭 4. 7.10	10.686	☼、(改)交野(昭52.11.1)
	河内森	かわちもり	6.1	客	▣	昭 5.10.21	10.709	(休)昭20.9.15、(復)昭23.5.1
○	私市	きさいち	6.9	客	○	昭 4. 7.10	2.704	▣→○(平24.7.23)

宇治線

	駅名	よみ	キロ	客		開業日	乗降人員	備考
○	(中書島)		—					
	観月橋	かんげつきょう	0.7	客	○	大 2. 6. 1	4.826	▣→○(平24.9.3)
	桃山南口	ももやまみなみぐち	2.3	客	○	大 2. 6. 1	5.604	(改)御陵前(昭24.11.25)、(休)昭20.9.15、(復)昭21.2.15、▣→○(平24.9.3)
	六地蔵	ろくじぞう	3.1	客	▣	大 2. 6. 1	9.210	☼
	木幡	こわた	3.9	客	○	大 2. 6. 1	6.130	▣→○(平24.9.3)
	黄檗	おうばく	5.4	客	○	大 2. 6. 1	6.505	(改)黄檗山(不明:大15頃)▣→○(平24.9.3)
	三室戸	みむろど	7.2	客	○	大 6. 2. 1	4.463	(休)大7.6.5、(休)昭18.11.1、(復)昭22.4.1、▣→○(平24.9.3)
○	宇治	うじ	7.6	客	▣	大 2. 6. 1	5.444	(移)0.2km短縮(平7.6.17)

京津線

(私)=京都市交通局

	駅名	よみ	キロ	客		開業日	乗降人員	備考
○	御陵	みささぎ	—	客	(私)	大 1. 8.15	5.211	(地)平9.10.12
	京阪山科	けいはんやましな	1.5	客	▣	大 1. 8.15	4.140	(改)山科駅前(昭28.4.1)、(改)毘沙門前(大10.8.13)
◉	四宮	しのみや	2.1	客	○	大 1. 8.15	1.956	(車)☼
	追分	おいわけ	3.4	客	○	大 1. 8.15	1.586	▣→○(平14.11.30)
	大谷	おおたに	5.0	客		大 8. 8.15	375	
	上栄町	かみさかえまち	6.7	客	○	大 1. 8.15	1.559	(改)長等公園下(昭34.3.1)
○	浜大津	はまおおつ	7.5	客	▣	大14. 5. 5	—	(移)0.1km四宮方より(昭56.4.12)、(移)0.1km四宮方より(昭21.5.10)

石山坂本線

	駅名	よみ	キロ	客		開業日	乗降人員	備考
○	石山寺	いしやまでら	—	客	○	大 3. 2.15	2.629	(改)石山蛍谷(昭28.4.1)、(改)石山寺(昭25.10.1)、(改)蛍谷(昭12.8.20)、▣→○(平15.10.4)
	唐橋前	からはしまえ	0.7	客	○	大 3. 1.17	2.338	(休)昭20.5.15、(復)昭20.8.5
	京阪石山	けいはんいしやま	1.6	客	○	大 3. 1.12	7.317	☼、(改)石山駅前(昭28.4.1)、(移)0.2km浜大津方より(平17.4.1)

右上につづく

	駅名	よみ	キロ	客		開業日	乗降人員	備考
	[illegible]	[illegible]	2.4	客		[illegible]	[illegible]	[illegible]
	瓦ケ浜	かわらがはま	2.8	客	○	大 2. 5. 1	1.279	(廃)昭19.8.15、(復)昭20.12.1、▣→○(平15.10.4)
	中ノ庄	なかのしょう	3.3	客	○	大 2. 5. 1	1.498	(休)昭20.5.15、(復)昭20.12.1、▣→○(平15.10.4)
	膳所本町	ぜぜほんまち	3.8	客	○	大 2. 3. 1	3.446	(改)膳所(昭12.8.20)
	錦	にしき	4.2	客	○	大 2. 3. 1	2.166	(廃)昭19.8.15、(復)昭34.9.1
⦶	京阪膳所	けいはんぜぜ	4.7	客	○	大 2. 3. 1	7.160	(改)膳所駅前(昭28.4.1)、(改)馬場(昭12.8.20)
	石場	いしば	5.5	客	○	大 2. 3. 1	3.062	▣→○(平15.10.4)
	島ノ関	しまのせき	6.0	客	○	大 2. 3. 1	2.080	
○	浜大津	はまおおつ	6.7	客	▣	大 2. 3. 1	5.637	(改)浜大津東口(昭56.4.12)、(改)浜大津(昭32.3.20)、(改)大津(大2.6.1)
	三井寺	みついでら	7.2	客	○	大11. 5. 7	1.909	(休)昭20.5.15、(復)昭20.12.1
	別所	べっしょ	8.0	客	○	昭 2. 5.15	3.120	(休)兵営前(昭15.11.10)、(移)0.3km坂本方へ(昭42.9.24)
	皇子山	おうじやま	8.5	客	○	昭21. 3. 1	6.363	(移)52m浜大津方から(平18.3.18)
⦶	近江神宮前	おうみじんぐうまえ	9.1	客	○	昭 2. 5.15	1.517	☼(滋賀)(園)錦織、(改)錦織(昭23.7.10)、(改)近江神宮前(昭23.1.1)、(改)錦織(昭16.2.1)
	南滋賀	みなみしが	10.0	客		昭 2. 5.15	1.959	
	滋賀里	しがさと	10.8	客		昭 2. 5.15	2.436	(移)0.4km坂本方より(昭30.5.1)、(移)0.4km浜大津方より(昭20.1.8)
	穴太	あのお	12.3	客		昭 2. 5.15	876	(休)昭20.5.15、(復)昭20.12.1
	松ノ馬場	まつのばんば	13.5	客		昭 2. 5.15	1.633	
○	坂本	さかもと	14.1	客	○	昭 2. 8.13	2.983	

叡山電鉄

沿革年表

年月日	事項
大14・9・27	京都電灯出町柳ー八瀬(現八瀬比叡山口)間開業(1435mm複線・600V)
昭 2・12・1	鞍馬電気鉄道株式会社設立
3・12・1	同山端(現宝ケ池)ー市原間複線開業(1435mm複線・600V)
4・10・20	同市原ー鞍馬(仮)開業(単線)
12・20	同鞍馬(仮)ー鞍馬間開業、京都電灯出町柳乗入開始
14・9	同二軒茶屋ー市原間単線化
17・3・2	出町柳ー八瀬間、京福電気鉄道叡山本線となる
8・1	京福電気鉄道が鞍馬電気鉄道を合併、鞍馬線となる
19・5・1	叡山本線山端ー八瀬間単線化
11・10	鞍馬線山端ー二軒茶屋間単線化
昭19・11	鞍馬線二軒茶屋ー鞍馬間通票閉塞式に変更
24・12・17	京都市電が元田中ー山端間に乗入れ開始(宝ケ池競輪開催日)
26・7・1	叡山本線山端ー八瀬間複線化
30・8・24	京都市電の乗入廃止
33・4・9	鞍馬線宝ケ池ー岩倉間複線化
39・10・18	鞍馬線岩倉ー鞍馬間単線自動閉塞式に変更
53・10・19	集電方式をポールからパンタグラフに変更
58・12・1	CTC・PTC・列車無線の使用開始
60・7・6	叡山電鉄株式会社設立(京福100%出資)
61・4・1	叡山本線・鞍馬線の営業を叡山電鉄に譲渡
62・12・10	叡山本線でワンマン運転を開始、ATS設置
63・11・28	鞍馬線ATS設置
12・25	鞍馬線でワンマン運転を開始

次頁につづく

平 1·10· 5	京阪電鉄鴨東線開業により京阪電鉄との連絡運輸を開始
2· 9·28	岩倉―二軒茶屋間複線化
3·11·29	京阪電気鉄道が60%を出資し、京阪の系列となる
平14· 3·29	京阪電気鉄道の100%子会社となる
16· 1·13	2輌編成ワンマン運転開始

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
叡山本線								※乗降客数は平成22年10月26日調査
⊙	出町柳	でまちやなぎ	―	客	⊡	大14. 9.27	10,192	
	元田中	もとたなか	0.9	客		大14. 9.27	853	(移)0.1km出町柳方から(昭24.12.17)
	茶山	ちゃやま	1.4	客		大14. 9.27	1,539	
	一乗寺	いちじょうじ	2.1	客		大14. 9.27	2,050	
⦶	修学院	しゅうがくいん	2.9	客		大14. 9.27	2,876	圓
⦶	宝ケ池	たからがいけ	3.8	客		大14. 9.27	842	☼、(移)0.3km出町柳方から(昭3.12.1)、(改)山端(昭29.6.10)
	三宅八幡	みやけはちまん	4.4	客		大14. 9.27	658	
	八瀬比叡山口	やせひえいざんぐち	5.6	客		大14. 9.27	855	(改)八瀬遊園(平14.3.10)、(改)八瀬(昭40.8.1)
鞍馬線								
○	(宝ケ池)		―					
	八幡前	はちまんまえ	0.9	客		昭 3.12. 1	711	
	岩倉	いわくら	1.7	客	○	昭 3.12. 1	1,190	
	木野	きの	2.8	客		昭 3.12. 1	455	(移)0.1km鞍馬方から(昭2.7.10)
	京都精華大前	きょうとせいかだいまえ	3.5	客		平 1. 9.21	1,380	
○	二軒茶屋	にけんちゃや	4.1	客		昭 3.12. 1	1,387	
	市原	いちはら	5.3	客		昭 3.12. 1	738	☼
⊙	二ノ瀬	にのせ	6.6	客		昭 4.10.20	98	
	貴船口	きぶねぐち	7.6	客	○	昭 4.10.20	413	
⊙	鞍馬	くらま	8.8	客	⊡	昭 4.10.20	871	(移)0.4km宝ケ池方の仮駅から(昭4.12.20)

京福電気鉄道嵐山線

沿革年表

明40	嵐山電車軌道株式会社設立
43· 3·25	京都(現四条大宮)―嵐山間開業(1435mm·600V)
大 7· 4· 2	京都電灯に合併
14· 2· 3	太子前(現太秦)―嵐山間複線化
11· 3	北野線北野―高雄口(現宇多野)間開業
15· 3·10	北野線高雄口―帷子ノ辻間開業(一部複線)
昭 3·12·28	四条大宮―太子前間複線化
17· 3· 2	京福電気鉄道嵐山本線·北野線となる
昭33· 7·16	北野―白梅町(現北野白梅町)間休止
50·12·14	集電装置をトロリーポールからZパンタグラフに変更
57· 1· 9	北野線ワンマン化
62· 8·17	嵐山線ワンマン化完了
平 7· 2· 6	北野線ATS使用開始
8· 3· 1	嵐山本線ATS使用開始
13· 3· ―	カルダン駆動·VVVFインバータ制御のモボ2001形登場

右上につづく

平18·11·27	「嵐電」の愛称が正式に制定
22· 3·25	モボ613の車体色を京紫に変更
平23· 4· 1	ICカードシステムPiTaPa導入

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均(降車客数は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
嵐山本線								
○	四条大宮	しじょうおおみや	―	客	⊡	明43. 3.25	3,635	日、(改)京都(大15.11.16)
⦶	西院	さい	1.4	客		明43. 3.25	2,050	圓
	西大路三条	にしおおじさんじょう	2.0	客		明43. 3.25	570	(改)三条(平19.3.19)
	山ノ内	やまのうち	2.8	客		明43. 3.25	687	
	嵐電天神川	らんでんてんじんがわ	3.7	客		平20. 3.28	1,926	
	蚕ノ社	かいこのやしろ	3.9	客		明43. 3.25	528	
	太秦広隆寺	うずまさこうりゅうじ	4.4	客		明43. 3.25	1,081	(改)太子前(昭19.4.16)、(改)太秦(平19.3.19)
⦶	帷子ノ辻	かたびらのつじ	5.2	客	⊡	大15. 3.10	2,212	
	有栖川	ありすがわ	5.7	客		明43. 3.25	1,057	(改)嵯峨野(昭50.8.9)
	車折神社	くるまざきじんじゃ	6.2	客		明43. 3.25	1,190	☼、(改)車折神社裏(大11.6.30)、(改)車折(平19.3.19)
	鹿王院	ろくおういん	6.5	客		昭31.11.27	743	
	嵐電嵯峨	らんでんさが	6.9	客		明43. 3.25	930	(改)嵯峨停車場前(大15.11.16)、(改)嵯峨駅前(平19.3.19)
⊙	嵐山	あらしやま	7.2	客	⊡	明43. 3.25	1,610	
北野線								
○	(帷子ノ辻)		―					
○	常盤	ときわ	0.9	客		大15. 3.10	904	
○	鳴滝	なるたき	1.2	客		大15. 3.10	484	
	宇多野	うたの	1.7	客		大14.11. 3	272	(改)高雄口(平19.3.19)
⊙	御室仁和寺	おむろにんなじ	2.1	客		大14.11. 3	414	(改)御室(平19.3.19)
	妙心寺	みょうしんじ	2.5	客		大14.11. 3	336	
⊙	竜安寺	りょうあんじ	2.9	客		大14.11. 3	555	(改)竜安寺道(平19.3.19)
⊙	等持院	とうじいん	3.1	客		大14.11. 3	345	
⊙	北野白梅町	きたのはくばいちょう	3.8	客	⊡	昭18.10. 1	2,083	(改)白梅町(昭33.7.16)

嵯峨野観光鉄道

沿革年表

明32· 8·15	京都鉄道嵯峨―園部間開業
40· 8· 1	京都鉄道が国有化
42·10· 1	線路名称制定で京都―園部間が京都線となる
45·10· 1	京都線が山陰本線に編入
昭 9· 5· 1	京都―園部間でガソリンカー就役
46· 4·27	蒸気機関車使用廃止
62· 4· 1	JR西日本山陰本線となる
平 1· 3· 5	嵯峨―馬堀間複線新線使用開始
2·11·14	嵯峨野観光鉄道設立
3· 4·27	トロッコ嵯峨―トロッコ亀岡間開業(1067mm·内燃)
6·12· 3	全列車がトロッコ嵯峨―トロッコ亀岡間の運転となる

駅一覧

接続種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	トロッコ嵯峨	とろっこさが	—	客	⊙	平 3. 4.27	1,700	
	トロッコ嵐山	とろっこあらしやま	1.0	〃	⊙	平 3. 4.27	733	
	トロッコ保津峡	とろっこほづきょう	3.4	〃		昭11. 4.15	10	(廃)平1.3.5、(再)平3.4.27
	トロッコ亀岡	とろっこかめおか	7.3	〃	⊙	平 3. 4.27	333	

北近畿タンゴ鉄道

宮福鉄道→北近畿タンゴ鉄道

昭57· 9·22	宮福鉄道株式会社設立
12·24	宮津ー福知山間免許
63· 7·16	宮津ー福知山間開業
平 1· 8· 1	北近畿タンゴ鉄道に社名変更
2· 4· 1	西舞鶴ー豊岡間転換開業
4· 1·10	列車無線運用開始
8 3·16	宮福線および宮津線宮津ー天橋立間電化、最高速度を120km/hに向上
21· 2·28	福知山駅高架化
22· 4· 8	円山川橋梁架け変わる
23· 3·11	JR特急「はしだて」の一部に287系投入 KTR車輌による新大阪乗り入れ廃止

国鉄宮津線→JR西日本宮津線

大13· 4·12	峰山線舞鶴(現西舞鶴)ー宮津間開業
大14· 7·31	宮津ー丹後山田(現野田川)間開業
11· 3	丹後山田ー峰山間開業
昭 1·12·25	峰山ー網野間開業
4·12·15	峰豊線豊岡ー久美浜間開業
6· 5·25	宮津線網野ー丹後木津(現木津温泉)間開業
7· 8·10	丹後木津ー久美浜間開業により舞鶴ー豊岡間開業。峰山線と峰豊線を合わせて宮津線に改称
59· 2· 1	荷物営業廃止
60· 3·14	貨物営業廃止
62· 2· 3	第三次特定地方交通線として承認
4· 1	JR西日本宮津線となる
63· 4· 7	宮津線対策協議会にて第三セクターでの鉄道存続を決定
平 2. 4. 1	北近畿タンゴ鉄道に転換

駅一覧

※乗降客数は平成13年度 1日平均(平成21年度乗降客数は平成13年度比82 7%)

接続種別	駅名		営業距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
宮福線								
•	福知山	ふくちやま	—	客	⊙	昭63. 7.16	2,392	(高)平21.2.28
	厚中問屋	あつなかとんや	1.5	客		昭63 7.16	150	
⊙	荒河かしの木台	あらがかしのきだい	2.9	客		昭63 7.16	86	[illegible]
⊙	牧	まき	5.1	客		昭63. 7.16	94	
	下天津	しもあまづ	7.6	客		昭63 7.16	44	
	公庄	ぐじょう	10.0	客		昭63. 7.16	62	
⊙	大江	おおえ	12.5	客	委	昭63. 7.16	224	
	大江高校前	おおえこうこうまえ	13.4	客		昭63 7.16	512	
	二俣	ふたまた	15.4	客		昭63 7.16	34	
⊙	大江山口内宮	おおえやまぐちないく	17.6	客		昭63. 7.16	26	
	辛皮	からかわ	21.3	客		昭63. 7.16	12	
	喜多	きた	27.3	客		昭63. 7.16	40	
⊙	宮村	みやむら	28.9	客		昭63. 7 16	28	
⊙	宮津	みやづ	30.4	客	⊙	昭63 7 16	660	
宮津線								
	西舞鶴	にしまいづる	—	客	○	大13 4.12	1,200	[illegible]舞鶴(昭19.4.1)
⊙	四所	ししょ	5.4	客		大13. 4. 1	40	(貨)昭36.10.1
⊙	東雲	しののめ	8.9	客		大13. 4. 1	136	(貨)昭36.10.1(昇)留→車(平2.4.1)
	丹後神崎	たんごかんざき	12.7	客		昭32. 6.22	92	
⊙	丹後由良	たんごゆら	14.4	客	委	大13. 4.12	276	(貨)昭37.10.1
⊙	栗田	くんだ	20.2	客	委	大13. 4.12	634	(貨)昭37.10.1(昇)留→車(平2.4.1)
•	宮津	みやづ	24.7	客	⊙	大13. 4.12	2,124	日、(貨)昭55.7.1
⊙	天橋立	あまのはしだて	29.1	客	⊙	大14. 7.31	376	(貨)昭20.5.10
	岩滝口	いわたきぐち	32.8	客		大14. 7.31	282	(貨)昭45.10.1(無)昭60.3.14
⊙	野田川	のだがわ	35.7	客	委	大14. 7.31	616	(貨)昭60.3.14(改)丹後山田(平2.4.1)
⊙	丹後大宮	たんごおおみや	42.7	客	委	大14.11. 3	276	(改)口大野(昭38.5.25)(貨)昭45.10.1(無)昭60.3.14(昇)無→委(平2.4.1)(昇)留→車(平2.4.1)
⊙	峰山	みねやま	48.5	客	委	大14.11. 3	576	(貨)昭35.7.1
⊙	網野	あみの	55.5	客	委	昭 1.12.25	614	(貨)昭55.7.1
	木津温泉	きつおんせん	61.1	客	委	昭 6. 5.25	266	(改)丹後木津(平2.4.1)(貨)昭37.10.1(無)昭60.3.14(昇)無→委(平2.4.1)
⊙	丹後神野	たんごかんの	66.5	客	委	昭 7. 8.10	210	(貨)昭37.10.1(無)昭60.3.14(昇)留→車(平2.4.1)
	甲山	こうやま	69.7	客		昭37. 3. 1	378	
⊙	久美浜	くみはま	72.0	客	委	昭 4.12.15	286	(貨)昭50.3.1
	但馬三江	たじまみえ	80.6	客		昭 4.12.15	8	(貨)昭36.3.1
○	豊岡	とよおか	83.6	客	○	昭 4.12.15	466	

阪急電鉄

沿革年表

明39· 1·15	箕面有馬電気鉄道創立発起人会設立
40· 6· 1	箕面有馬電気軌道に社名変更
10.19	創立総会を開催
43· 3·10	宝塚本線·箕面線開業(1435mm·600V)
大 7· 2· 4	阪神急行電鉄に社名変更
9· 7·16	神戸本線梅田ー神戸(後の上筒井)間·伊丹線単線開業
10· 9· 2	西宮線西宮北口ー宝塚間単線開業
11· 4· 1	西宝線複線化
13·10· 1	甲陽線開業
15· 7· 5	大阪市内高架線完成、梅田ー十三間複々線により神戸·宝塚線分離運転開始
12·18	西宮北口ー今津間開業、西宝線を今津線に改称
昭11· 4· 1	神戸市内高架線完成、三宮乗入開始
15· 5·20	上筒井線(西灘(現王子公園)ー上筒井間)廃止
18· 2· 1	伊丹線複線化
昭18·10· 1	京阪電気鉄道を合併し、京阪神急行電鉄に社名変更
24·12· 1	京阪線·京津線·石山坂本線·宇治線·交野線を京阪電気鉄道に譲渡、新京阪線を京都本線に改称
28· 4· 1	神戸本線平日昼間を12分毎から10分毎に短縮
34· 2·18	梅田ー十三間三複線化
38· 6·17	大宮ー河原町間開業
8·29	千里山ー新千里(現南千里)間開業
12·29	上牧ー大山崎間高架化
42· 3· 1	南千里ー北千里間開業、千里山線を千里線に改称、北千里駅に日本初の自動出改札装置設置
3·21	神戸線御手洗川ー夙川間1.8km高架化
10· 8	神戸線1500V昇圧
43· 2·22	ATS京都線で使用開始
3·18	ATS神戸線で使用開始

次頁につづく

年月日	事項
昭43・4・1	ATS宝塚線で使用開始
4・7	神戸高速鉄道開業により、阪急−山陽相互直通運転開始
44・8・24	宝塚線1500V昇圧
12・6	大阪市営地下鉄堺筋線と相互直通運転開始
12・14	宝塚線石橋−池田間1.96km高架化
45・3・3	嵐山線ATS使用開始(ATS全線設置完了)
46・3・31	列車無線電話全線設置完了
11・18	宝塚線平井車庫竣工
48・4・1	阪急電鉄に社名変更
11・23	梅田駅拡張工事竣工
53・3・10	神戸・宝塚線が軌道から鉄道に変更
54・11・28	全駅自動券売機設置完了
55・4・5	園田駅付近高架化
57・3・29	宝塚線10輌運転開始
58・6・20	全駅に自動改集札機設置完了
59・3・25	今津線西宮駅北口で分断
60・11・18	神戸・京都線10輌運転開始
61・3・31	車輌冷房化100%達成
4・30	池田駅付近高架化
63・4・1	神戸高速線三宮−西代間第2種鉄道事業営業開始
平1・4・1	プリペイドカード「ラガールカード」導入
4・3・31	茨木市駅付近高架化
4・1	ストアードフェアシステム「ラガールスルー」全駅で導入
5・5・23	今津駅移転。0.2km短縮
9・25	宝塚駅高架化
平5・10・−	高槻市駅高架化
7・1・17	阪神・淡路大震災発生
6・12	全線復旧開通
12・16	今津駅高架化
8・3・20	スルッとKANSAIスタート
3・24	川西能勢口駅高架化
9・7・26	阪神国道−今津間高架化
11・8	曽根−豊中間高架化
11・17	日生エクスプレス運転開始(日生中央−梅田間)
10・2・15	山陽電気鉄道乗入廃止
10・1	今津南線・甲陽線でワンマン運転開始
11・3・6	伊丹−新伊丹間複線運転を再開
12・3・20	三国駅高架化。三国駅の移転により全線で0.1km短縮
6・4	宝塚本線の最高速度が90km/hから100km/hに
13・3・24	京都線特急停車駅に茨木市・長岡天神・桂を追加、大宮を通過
16・3・29	アクトシステムズを阪急電鉄分割準備に社名変更
8・1	ICカードシステムPiTaPa導入
17・4・1	阪急電鉄は阪急ホールディングスに改称、鉄道・不動産等の事業は会社分割で阪急電鉄分割準備に承継、阪急電鉄に改称
18・10・1	阪急ホールディングスが阪神電気鉄道との経営統合により阪急阪神ホールディングスに改称
22・10・1	神戸高速線新開地−西代間の第2種鉄道事業廃止
12・5	今津線西宮北口ホーム高架化により西宮北口−今津間全線高架化

駅一覧

※乗降客数は平成23年(1月〜12月)平日1日平均　※は平成19年11月13日調査(都市交通年報より作製)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	宝塚本線							
	梅田	うめだ	−	客	■	明43. 3.10	522,790	(移)0.3km短縮(昭44.11.30)
	中津	なかつ	0.9	客	■	大14.11. 4	※9,803	☼、(高)大15.7.5
	十三	じゅうそう	2.4	客	■	明43. 3.10	74,754	
	三国	みくに	4.4	客	■	明43. 3.10	26,007	☼、(高)平12.3.20
	庄内	しょうない	6.0	客	■	昭26. 5.15	31,608	
	服部	はっとり	7.5	客	■	明43. 3.10	25,580	
	曽根	そね	8.7	客	■	明45. 5.30	25,442	☼、(高)平9.11.8
	岡町	おかまち	9.5	客	■	明43. 3.10	18,085	(高)平9.11.8
	豊中	とよなか	10.5	客	■	大 2. 9.29	51,938	(高)平9.11.8
	蛍池	ほたるがいけ	11.9	客	■	明43. 4.25	37,887	
	石橋	いしばし	13.5	客	■	明43. 3.10	48,282	☼
	池田	いけだ	15.9	客	■	明43. 3.10	51,276	(高)昭61.4.30
	川西能勢口	かわにしのせぐち	17.2	客	■	大 2. 4. 8	46,882	☼(能勢口)、(改)能勢口(昭40.7.1)、(高)平8.3.24、乗降客数に能勢電鉄乗換は含まず
	雲雀丘花屋敷	ひばりがおかはなやしき	18.2	客	■	昭36. 1.16	※12,009	■(平井)
	山本	やまもと	19.7	客	■	明43. 3.10	※16,700	☼
	中山	なかやま	21.5	客	■	明43. 3.10	※12,620	(改)中山寺
	売布神社	めふじんじゃ	22.4	客	■	大 3. 3.21	※9,263	
	清荒神	きよしこうじん	23.3	客	■	明43. 3.10	※7,007	
	宝塚	たからづか	24.5	客	■	明43. 3.10	49,457	☼、(高)平5.9.25
	箕面線							
	(石橋)		−					
	桜井	さくらい	1.6	客	■	明43. 4.12	※11,401	
	牧落	まきおち	2.7	客	■	大10.12.30	※8,110	
	箕面	みのお	4.0	客	■	明43. 3.10	※17,675	(改)箕面公園
	神戸本線							
	(梅田)		−					
	(中津)		0.9					
	(十三)		2.4					
	神崎川	かんざきがわ	4.1	客	■	大 9. 7.16	18,553	☼
	園田	そのだ	7.2	客	■	昭11. 9.12	34,672	(高)昭55.4.5
	塚口	つかぐち	10.2	客	■	大 9. 7.16	53,642	☼
	武庫之荘	むこのそう	12.3	客	■	昭12.10.20	53,210	(改)武庫ノ荘
	西宮北口	にしのみやきたぐち	15.6	客	■	大 9. 7.16	95,424	■☼
	夙川	しゅくがわ	18.3	客	■	大 9. 7.16	29,620	
	芦屋川	あしやがわ	21.0	客	■	大 9. 7.16	※17,827	☼(芦屋)
	岡本	おかもと	23.4	客	■	大 9. 7.16	32,609	
	御影	みかげ	25.6	客	■	大 9. 7.16	17,532	
	六甲	ろっこう	27.4	客	■	大 9. 7.16	34,069	☼
	王子公園	おうじこうえん	29.2	客	■	昭11. 4. 1	20,197	(改)西灘(昭59.6.1)
	春日野道	かすがのみち	30.7	客	■	昭11. 4. 1	※10,565	(休)昭20.6、(復)昭21.5.15
	三宮	さんのみや	32.3	客	■	昭11. 4. 1	111,454	☼(神戸)、(改)神戸(昭43.4.7)
	神戸高速線 ※神戸高速線の乗降客数は平成19年度1日平均(都市交通年報より作製)							
	新開地	しんかいち	−	客	(委)	昭43. 4. 7		
	高速神戸	こうそくこうべ	0.6	客	(委)	昭43. 4. 7	47,495	乗降客数は新開地以西直通客37,986人含
	花隈	はなくま	1.5	客	■	昭43. 4. 7	7,351	
	(三宮)		2.8				51,544	乗降客数は春日野道以東直通客35,661人含
	伊丹線							
	(塚口)		−					

右上につづく

次頁につづく

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
稲野	いなの	1.4	客	●	大10. 5.10	※9,127	
新伊丹	しんいたみ	2.2	客	▣	昭10. 3. 1	※7,384	
伊丹	いたみ	3.1	客	▣	大 9. 7.16	23,984	(高)(移)0.2km延伸(昭43.11.9)

今津線

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
今津	いまづ	1.6	客	▣	大15.12.18	24,067	(移)0.2km短縮(平5.5.23)、(高)平7.12.16
阪神国道	はんしんこくどう	0.9	客	▣	昭 2. 5.10	※4,169	
(西宮北口)							
門戸厄神	もんどやくじん	1.3	客	▣	大10. 9. 2	22,074	
甲東園	こうとうえん	2.3	客	▣	大11. 6. 1	31,325	
仁川	にがわ	3.2	客	●	大12.12.28	23,137	
小林	おばやし	4.9	客	▣	大10. 9. 2	※16,421	
逆瀬川	さかせがわ	5.9	客	▣	大10. 9. 2	26,422	
宝塚南口	たからづかみなみぐち	6.8	客	▣	大10. 9. 2	※10,186	
(宝塚)		7.7					

甲陽線

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
(夙川)		—					
苦楽園口	くらくえんぐち	0.9	客	▣	大13.10. 1	※12,018	(種)信→客(大14.3.8)
甲陽園	こうようえん	2.2	客	▣	大13.10. 1	※12,471	

京都本線

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
(十三)		—					
南方	みなみかた	1.9	客	▣	大10. 4. 1	41,572	
崇禅寺	そうぜんじ	3.2	客	▣	大10. 4. 1	※4,228	
淡路	あわじ	4.2	客	▣	大10. 4. 1	37,939	☆
上新庄	かみしんじょう	6.3	客	▣	昭 3. 1.16	51,928	
相川	あいかわ	7.2	客	▣	昭 3. 1.16	※17,685	(改)吹田東口(昭29.5.1)、(改)京阪吹田(昭18.10.1)、(改)吹田町(昭3.1.16)
東吹田(信)	ひがしすいたしんごうしょ	8.3	信		昭44. 4. 6	—	
正雀	しょうじゃく	9.4	客	▣	昭 3. 1.16	19,196	(庫)☆
摂津市	せっつし	10.9	客	▣	平22. 3.14		
南茨木	みなみいばらき	12.9	客	▣	昭45. 3. 8	40,518	
茨木市	いばらきし	14.8	客	▣	昭 3. 1.16	65,424	☆、(改)茨木町(昭23.1.1)、(高)平4.3.31
総持寺	そうじじ	16.2	客	▣	昭11. 4.15	18,286	(改)総持寺前(昭23.1.1)
富田	とんだ	17.3	客	▣	昭 3. 1.16	20,652	(改)富田町(昭32.7.1)
高槻市	たかつきし	20.6	客	▣	昭 3. 1.16	62,854	☆、(改)高槻町(昭18.1.1)、(高)平5.10
上牧	かんまき	24.9	客	▣	昭 9. 5.13	※12,480	(改)上牧桜井ノ駅(昭14.5.16)、(高)昭38.12.29
水無瀬	みなせ	25.7	客	▣	昭14. 5.16	※16,226	(改)桜井ノ駅(昭23.1.1)、(高)昭38.12.29
大山崎	おおやまざき	27.7	客	▣	昭 3.11. 1	※6,551	☆、(高)昭38.12.29
長岡天神	ながおかてんじん	31.7	客	▣	昭 3.11. 1	33,206	
西向日	にしむこう	33.6	客	▣	昭 3.11. 1	※11,325	(改)西向日町(昭47.10.1)
東向日	ひがしむこう	35.0	客	▣	昭 3.11. 1	※17,009	(改)東向日町(昭47.10.1)

右上につづく

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
洛西口	らくさいぐち	36.3	客	▣	平15. 3.16	※7,046	☆
桂	かつら	38.0	客	▣	昭 3.11. 1	51,557	(庫)
西京極	にしきょうごく	40.1	客	▣	昭 3.11. 1	18,691	
西院	さいいん	41.9	客	▣	昭 3.11. 1	39,531	☆、(移)0.2km延伸(昭6.3.31)
大宮	おおみや	43.3	客	▣	昭 6. 3.31	25,923	(改)京阪神京都(昭38.6.17)、(改)京阪京都(昭18.10.1)
烏丸	からすま	44.4	客	▣	昭38. 6.17	79,318	
河原町	かわらまち	45.3	客	▣	昭38. 6.17	65,236	☆(京都)

千里線

(交)=大阪市交通局

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
天神橋筋六丁目	てんじんばしすじろくちょうめ	—	客	地	大14.10.15	115,328	(改)天神橋(昭44.12.6)、乗降客数は地下鉄直通客を含む
柴島	くにじま	2.2	客	▣	大14.10.15	※3,490	
(淡路)		3.5					
下新庄	しもしんじょう	4.4	客	▣	大10. 4. 1	※9,595	
吹田	すいた	6.0	客	▣	昭39. 4.10	※17,527	
豊津	とよつ	6.9	客	▣	大10. 4. 1	※13,160	
関大前	かんだいまえ	7.8	客	▣	昭39. 4.10	33,850	
千里山	せんりやま	8.6	客	▣	大10.10.26	※15,859	
南千里	みなみせんり	10.2	客	▣	昭38. 8.29	21,184	(改)新千里(昭42.3.1)
山田	やまだ	11.6	客	▣	昭48.11.23	22,585	☆(千里)
北千里	きたせんり	13.6	客	▣	昭42. 3. 1	28,549	

嵐山線

駅名	よみ	km	種別		開業	乗降客数	備考
(桂)		—					
上桂	かみかつら	1.4	客	▣	昭 3.11. 9	※7,995	
松尾	まつお	2.8	客	▣	昭 3.11. 9	※5,034	(改)松尾神社前(昭23.1.1)
嵐山	あらしやま	4.1	客	▣	昭 3.11. 9	※7,416	

能勢電鉄

沿革年表

年月日	事項
明41・5・23	能勢電気軌道株式会社設立
大 2・4・13	能勢口(現川西能勢口)—一の鳥居間開業(1435mm・600V)
6・8・8	能勢口—池田駅前(後の川西国鉄前)間開業
12・11・3	一の鳥居—妙見(現妙見口)間開業
昭33・4・10	2輌連結運転開始
38・1・10	阪急電鉄の子会社となる
41・1・25	平野車庫完成、絹延橋車庫廃止
42・11・30	川西能勢口—鴬の森間複線化
12・3	川西能勢口—平野間自動閉塞式に変更
43・7・25	平野—妙見口間自動閉塞式に変更
44・10・5	鴬の森—平野間複線化
45・4・6	3輌編成運転開始
昭46・4・7	4輌編成運転開始
49・8・10	川西能勢口に自動改集札機を設置
50・4・9	5輌編成運転開始
51・4・11	山下駅付近高架化
52・4・24	平野—山下間複線化
12・27	軌道から鉄道に変更
53・10・1	能勢電鉄に社名変更
12・12	山下—日生中央間複線開業
56・12・20	川西能勢口—川西国鉄前間廃止
57・12・1	ATS使用開始(川西能勢口—山下間)
平 2・7・27	ATS使用開始(日生線)
12・15	全駅に自動改集札機設置完了
3・4・1	駅業務無人化、駅務機器遠隔操作システム導入

次頁につづく

平 4・3・31	ATS使用開始(山下ー妙見口間)
6・4・1	ストアードフェアシステム導入
7・3・26	1500V昇圧
9・11・16	最高速度を時速60kmから70km(妙見線)、60kmから80km(日生線)に引き上げ。ワンマン運転開始
平 9・11・17	日生中央ー阪急梅田間直通特急「日生エクスプレス」運転開始
15・4・23	車体色を阪急と同じマルーンに塗り替え開始(8月22日完了)
5・6	終日ワンマン運転開始(除:日生エクスプレス)
16・8・1	ICカードシステムPiTaPa導入

駅一覧

※乗降客数は、平成23年11月8日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	川西能勢口	かわにしのせぐち	ー		⊡	大 2. 4.13	47,435	☼、(改)川西(昭40.7.1)、(改)能勢口(昭40.4.1)、(高)平8.3.24
	絹延橋	きぬのべはし	1.2	客		大 2. 4.13	1,748	(無)平3.4.1
	滝山	たきやま	2.1	客		大 2. 4.13	2,025	(無)平3.4.1
○	鶯の森	うぐいすのもり	2.7	客		昭28. 8.21	1,178	(改)鼓ヶ滝(昭40.4.1)(無)平3.4.1
	鼓滝	つづみがたき	3.5	客		大 2. 4.13	5,314	(無)平3.4.1
	多田	ただ	4.2	客		大 2. 4.13	7,113	(無)平3.4.1
◉	平野	ひらの	5.2	客	⊡	大 2. 4.13	7,848	▣☼
	一の鳥居	いちのとりい	6.4	客		大 2. 4.13	1,129	(無)平3.4.1
	畦野	うねの	7.1	客		大12.11. 3	8,304	(無)平3.4.1
○	山下	やました	8.2	客	⊡	大12.11. 3	7,346	☼、(高)昭51.4.11
	笹部	ささべ	8.6	客		大12.11. 3	152	(無)平3.4.1
◉	光風台	こうふうだい	10.3	客		昭53.10.16	4,280	(無)平3.4.1
	ときわ台	ときわだい	11.2	客		昭43. 7. 7	2,906	☼、(無)平3.4.1
◉	妙見口	みょうけんぐち	12.2	客		大12.11. 3	1,513	(改)能勢妙見口(昭40.7.1)(改)妙見(昭40.4.1)、(無)平3.4.1
○	(山下)		ー					
○	日生中央	にっせいちゅうおう	2.6	客		昭53.12.12	12,257	☼、(無)平3.4.1

大阪高速鉄道

沿革年表

昭55・12・15	大阪高速鉄道株式会社設立
平 2・6・1	千里中央ー南茨木間開業
6・9・30	柴原ー千里中央間開業
9・4・1	大阪空港ー柴原間開業
8・22	南茨木ー門真市間開業
平10・10・1	国際文化公園都市モノレール線(彩都線)万博記念公園ー阪大病院前間開業
18・2・1	ICカードシステムPiTaPa導入
19・3・19	彩都線阪大病院前ー彩都西間開業

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	大阪空港	おおさかくうこう	ー	客	⊡	平 9. 4. 1	5,944	
	蛍池	ほたるがいけ	1.4	客	⊡	平 9. 4. 1	10,667	
	柴原	しばはら	3.1	客	⊡	平 6. 9.30	4,382	
	少路	しょうじ	4.8	客	⊡	平 6. 9.30	4,709	
○	千里中央	せんりちゅうおう	6.6	客	⊡	平 2. 6. 1	16,525	
	山田	やまだ	8.5	客	⊡	平 2. 6. 1	6,897	
◉	万博記念公園	ばんぱくきねんこうえん	9.9	客	⊡	平 2. 6. 1	3,217	▣
	宇野辺	うのべ	12.1	客	⊡	平 2. 6. 1	3,268	(改)茨木(平9.4.1)
	南茨木	みなみいばらき	13.3	客	⊡	平 2. 6. 1	12,249	
	沢良宜	さわらぎ	14.5	客	⊡	平 9. 8.22	1,606	
	摂津	せっつ	16.0	客	⊡	平 9. 8.22	2,180	
	南摂津	みなみせっつ	17.8	客	⊡	平 9. 8.22	3,953	
	大日	だいにち	19.9	客	⊡	平 9. 8.22	6,194	
○	門真市	かどまし	21.2	客	⊡	平 9. 8.22	10,490	
○	(万博記念公園)		ー					
	公園東口	こうえんひがしぐち	1.1	客	⊡	平10.10. 1	812	
	阪大病院前	はんだいびょういんまえ	2.6	客	⊡	平10.10. 1	3,041	
	豊川	とよかわ	4.4	客	⊡	平19. 3.19	1,166	
○	彩都西	さいとにし	6.8	客	⊡	平19. 3.19	2,742	

右上につづく

大阪市交通局

沿革年表

昭 8・5・20	御堂筋線梅田(仮)ー心斎橋間開業
10・10・30	御堂筋線心斎橋ー難波間開業
13・4・21	御堂筋線難波ー天王寺間開業
17・5・10	四つ橋線大国町ー花園町間開業
26・12・20	御堂筋線天王寺ー昭和町間開業
27・10・5	御堂筋線昭和町ー西田辺間開業
29・12・15	御堂筋線4輌運転開始
31・6・1	四つ橋線花園町ー岸里間開業
32・10・1	御堂筋線5輌編成運転開始
33・5・31	四つ橋線岸里ー玉出間開業
6・1	御堂筋線で6輌編成運転開始
35・7・1	御堂筋線西田辺ー我孫子間開業、7輌運転開始
36・12・11	中央線大阪港ー弁天町間開業
38・6・1	御堂筋線8輌編成運転開始
39・9・24	御堂筋線新大阪ー梅田間開業
10・31	中央線弁天町ー本町(仮)間開業
40・10・1	四つ橋線西梅田ー大国町間開業
42・3・24	谷町線東梅田ー谷町四丁目間開業
9・30	中央線谷町四丁目ー森ノ宮間開業
43・7・29	中央線森ノ宮ー深江橋間開業
12・17	谷町線谷町四丁目ー天王寺間開業
昭44・4・16	千日前線野田阪神ー桜川間開業
7・25	千日前線谷町九丁目ー今里間開業
9・10	千日前線今里ー新深江間開業
12・6	中央線本町ー谷町四丁目間・堺筋線天神橋筋六丁目ー動物園前間開業、堺筋線は阪急電鉄と相互直通運転開始
45・2・24	御堂筋線江坂ー新大阪間開業、北大阪急行電鉄と相互直通運転開始
3・11	千日前線桜川ー谷町九丁目間開業
47・11・9	四つ橋線玉出ー住之江公園間開業
49・5・29	谷町線都島ー東梅田間開業
7・10	株式会社大阪港トランスポートシステム設立
52・4・6	谷町線守口ー都島間開業
55・11・27	谷町線天王寺ー八尾南間開業
56・3・16	南港ポートタウン線(ニュートラム)中ふ頭ー住之江公園間開業
12・2	千日前線新深江ー南巽間開業
58・2・8	谷町線大日ー守口間開業
60・4・5	中央線深江橋ー長田間開業
61・10・1	中央線、近鉄東大阪線(現けいはんな線)と相互直通運転開始

次頁につづく

[illegible] 4 18	[illegible]	平 9 12 18	大阪港トランスポートシステム(OTS)テクノポート線大阪港ーコスモスクエア間開業、中央線、近鉄生駒線と相互直通運転開始
8 24	[illegible]		
平 2 3 20	鶴見緑地線京橋ー鶴見緑地間開業		
3 10 20	南港ポートタウン線で無人運転開始	13· 7 1	地下鉄全駅の冷房化が完了
5 3 4	堺筋線動物園前ー天下茶屋間開業	17· 7 1	OTSテクノポート線を編入し、大阪港ーコスモスクエア間が中央線、コスモスクエアー中ふ頭間が南港ポートタウン線になる
7 7 1	地下鉄車輌の冷房化率100%を達成		
8 4 30	鶴見緑地線でワンマン運転開始		
9· 1	御堂筋線全列車10輌編成となる	18· 2· 1	ICカードシステムPiTaPa導入
12 11	長堀鶴見緑地線心斎橋ー京橋間開業	12·24	今里筋線井高野ー今里間開業
9· 8·29	長堀鶴見緑地線大正ー心斎橋間·鶴見緑地ー門真南間開業		

駅一覧

※乗降客数は平成23年11月8日調査

駅名		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	備考
御堂筋線							
江坂	えさか	–	客	•	昭45 2 24	※194 633	※北急線直通 112 744人含む
東三国	ひがしみくに	2.0	客	⊡	昭45 2 24	33 480	
新大阪	しんおおさか	2.9	客	⊡	昭39 9 24	122 270	
西中島南方	にしなかじまみなみがた	3.6	客	⊡	昭39 9 24	57 302	
中津	なかつ	5.4	客	⊡	昭39 9 24	40 164	
梅田	うめだ	6.4	客	⊡	昭 8 5 20	415 769	(移)0.1km淀屋橋方の仮駅から(昭10.10.6)
淀屋橋	よどやばし	7.7	客	⊡	昭 8 5 20	212 862	
本町	ほんまち	8.6	客	⊡	昭 8 5 20	205 750	
心斎橋	しんさいばし	9.6	客	⊡	昭 8 5 20	169 378	(移)0.1km本町方の仮駅から(昭9.12.20)
難波	なんば	10.5	客	⊡	昭10 10 30	331 190	
大国町	だいこくちょう	11.7	客	⊡	昭13 4 21	22 921	
動物園前	どうぶつえんまえ	12.9	客	⊡	昭13 4 21	22 500	
天王寺	てんのうじ	13.9	客	⊡	昭13 4 21	248 413	
昭和町	しょうわちょう	15.7	客	⊡	昭26 12 20	22 741	
西田辺	にしたなべ	17.0	客	⊡	昭27 10 5	25 458	
長居	ながい	18.3	客	⊡	昭35 7 1	30 439	
我孫子	あびこ	19.5	客	⊡	昭35 7 1	34 072	
北花田	きたはなだ	21.4	客	⊡	昭62 4 18	23 774	
新金岡	しんかなおか	23.0	客	⊡	昭62 4 18	20 591	
中百舌鳥	なかもず	24.5	客	⊡	昭62 4 18	81 128	[illegible]
谷町線							
大日	だいにち	–	客	•	昭58 2 8	27 289	[illegible]
守口	もりぐち	1.8	客	•	昭52 4 6	16 491	
太子橋今市	たいしばしいまいち	3.0	客	•	昭52 4 6	11 760	
千林大宮	せんばやしおおみや	4.0	客	•	昭52 4 6	14 948	
関目高殿	せきめたかどの	5.1	客	•	昭52 4 6	13 523	改関目(平9 8 29)

右上につづく

駅名							備考
野江内代	のえうちんだい	[illegible]	客	•	[illegible]	[illegible]	
都島	みやこじま	7.2	客	⊡	昭49 5 29	[illegible]	
天神橋筋六丁目	てんじんばしすじろくちょうめ	8.5	客	⊡	昭49. 5 29	32 150	
中崎町	なかざきちょう	9.3	客	⊡	昭49. 5 29	11 236	
東梅田	ひがしうめだ	10.3	客	⊡	昭42. 3.24	149 586	
南森町	みなみもりまち	11.5	客	⊡	昭42. 3.24	74 921	
天満橋	てんまばし	13.3	客	⊡	昭42. 3.24	85 315	
谷町四丁目	たにまちよんちょうめ	14.2	客	⊡	昭42. 3.24	83 656	
谷町六丁目	たにまちろくちょうめ	15.2	客	⊡	昭43.12.17	30 566	
谷町九丁目	たにまちきゅうちょうめ	16.1	客	⊡	昭43.12.17	70 309	
四天王寺前夕陽ヶ丘	してんのうじまえゆうひがおか	16.9	客	⊡	昭43.12.17	23 980	改四天王寺前(平9 8 29)
天王寺	てんのうじ	17.8	客	⊡	昭43.12.17	※	※御堂筋線天王寺で集計
阿倍野	あべの	18.4	客	⊡	昭55.11.27	15 846	
文の里	ふみのさと	19.5	客	⊡	昭55.11.27	9 342	
田辺	たなべ	20.5	客	⊡	昭55.11.27	7 794	
駒川中野	こまがわなかの	21.5	客	⊡	昭55.11.27	16 215	
平野	ひらの	23.2	客	⊡	昭55.11.27	20 041	
喜連瓜破	きれうりわり	24.6	客	⊡	昭55.11.27	21 548	
出戸	でと	25.9	客	⊡	昭55.11.27	14 994	
長原	ながはら	27.1	客	⊡	昭55.11.27	12 079	
八尾南	やおみなみ	28.3	客	⊡	昭55.11.27	11 024	
四つ橋線							
西梅田	にしうめだ	–	客	⊡	昭40 10 1	103 300	
肥後橋	ひごばし	1.3	客	⊡	昭40 10 1	59 724	
本町	ほんまち	2.2	客	⊡	昭40 10 1	※	改信濃橋(昭44 7 1)、※御堂筋線本町で集計
四ツ橋	よつばし	3.2	客	⊡	昭40 10 1	※	※御堂筋線心斎橋で集計
難波	なんば	4.1	客	⊡	昭40 10 1	※	改難波元町(昭45 3 11)、※御堂筋線難波で集計
大国町	だいこくちょう	5.3	客	⊡	昭17 5 10	※	※御堂筋線大国町で集計
花園町	はなぞのちょう	6.6	客	⊡	昭17 5 10	17 787	
岸里	きしのさと	7.7	客	⊡	昭31 6 1	15 662	
玉出	たまで	9.0	客	•	昭33 5 31	20 573	
北加賀屋	きたかがや	10.1	客	⊡	昭47 11 9	23 539	[illegible]
住之江公園	すみのえこうえん	11.8	客	•	昭47 11 9	33 646	
中央線							
コスモスクエア	こすもすくえあ	–	客	•	平 9 12 18	18 844	
大阪港	おおさかこう	2.4	客	⊡	昭36 12 11	17 193	
朝潮橋	あさしおばし	3.9	客	•	昭36 12 11	19 148	
弁天町	べんてんちょう	5.5	客	•	昭36 12 11	34 708	
九条	くじょう	6.8	客	•	昭39 10 31	18 758	
阿波座	あわざ	8.3	客	⊡	昭39 10 31	42 316	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	本町	ほんまち	9.4	客	⊡	昭39.10.31	※	㊔0.2km阿波座方の仮駅より(昭44.7.1)、※御堂筋線本町で集計
	堺筋本町	さかいすじほんまち	10.1	客	⊡	昭44.12. 6	104,061	
	谷町四丁目	たにまちよんちょうめ	11.1	客	⊡	昭42. 9.30	※	※谷町線谷町四丁目で集計
	森ノ宮	もりのみや	12.4	客	⊡	昭42. 9.30	27,432	車
	緑橋	みどりばし	13.6	客	⊡	昭43. 7.29	19,432	
	深江橋	ふかえばし	14.7	客	⊡	昭43. 7.29	19,605	
	高井田	たかいだ	16.1	客	⊡	昭60. 4. 5	13,329	
	長田	ながた	17.9	客	⊡	昭60. 4. 5	※75,260	※近鉄直通　57,486人含

千日前線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	野田阪神	のだはんしん	—	客	⊡	昭44. 4.16	25,793	
	玉川	たまがわ	0.6	客	⊡	昭44. 4.16	8,865	
	阿波座	あわざ	1.9	客	⊡	昭44. 4.16	※	※中央線阿波座で集計
	西長堀	にしながほり	2.9	客	⊡	昭44. 4.16	23,311	
	桜川	さくらがわ	3.8	客	⊡	昭44. 4.16	12,331	
	難波	なんば	4.9	客	⊡	昭45. 3.11	※	[illegible]
	日本橋	にっぽんばし	5.6	客	⊡	昭45. 3.11	64,491	
	谷町九丁目	たにまちきゅうちょうめ	6.6	客	⊡	昭44. 7.25	※	※谷町線谷町九丁目で集計
	鶴橋	つるはし	7.7	客	⊡	昭44. 7.25	25,089	
	今里	いまざと	9.2	客	⊡	昭44. 7.25	19,560	
	新深江	しんふかえ	10.1	客	⊡	昭44. 9.10	12,086	
	小路	しょうじ	11.1	客	⊡	昭56.12. 2	7,724	
	北巽	きたたつみ	12.0	客	⊡	昭56.12. 2	12,547	
	南巽	みなみたつみ	13.1	客	⊡	昭56.12. 2	10,372	

堺筋線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	天神橋筋六丁目	てんじんばしすじろくちょうめ	—	客	⊡	昭44.12. 6	※107,019	※阪急線直通客のみ、当駅乗降は谷町線天神橋六丁目で集計
	扇町	おうぎまち	0.7	客	⊡	昭44.12. 6	13,662	
	南森町	みなみもりまち	1.3	客	⊡	昭44.12. 6	※	※谷町線南森町で集計
	北浜	きたはま	2.1	客	⊡	昭44.12. 6	61,766	
	堺筋本町	さかいすじほんまち	3.0	客	⊡	昭44.12. 6	※	[illegible]
	長堀橋	ながほりばし	4.0	客	⊡	昭44.12. 6	42,954	
	日本橋	にっぽんばし	4.9	客	⊡	昭44.12. 6	※	※千日前線日本橋で集計
	恵美須町	えびすちょう	5.9	客	⊡	昭44.12. 6	18,731	
	動物園前	どうぶつえんまえ	6.6	客	⊡	昭44.12. 6	※	[illegible]
	天下茶屋	てんがちゃや	8.1	客	⊡	平 5. 3. 4	65,826	

長堀鶴見緑地線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	大正	たいしょう	—	客	⊡	平 9. 8.29	10,486	
	ドーム前千代崎	どーむまえちよざき	0.6	客	⊡	平 9. 8.29	7,427	㊎大阪ドーム前千代崎(平18.12.24)
	西長堀	にしながほり	1.6	客	⊡	平 9. 8.29	※	[illegible]
	西大橋	にしおおはし	2.2	客	⊡	平 9. 8.29	11,707	
	心斎橋	しんさいばし	2.7	客	⊡	平 8.12.11	※	※御堂筋線心斎橋で集計
	長堀橋	ながほりばし	3.4	客	⊡	平 8.12.11	※	※堺筋線長堀橋で集計
	松屋町	まつやまち	4.0	客	⊡	平 8.12.11	8,217	
	谷町六丁目	たにまちろくちょうめ	4.4	客	⊡	平 8.12.11	※	※谷町線谷町六丁目で集計
	玉造	たまつくり	5.7	客	⊡	平 8.12.11	12,442	
	森ノ宮	もりのみや	6.7	客	⊡	平 8.12.11	※	※中央線森ノ宮で集計
	大阪ビジネスパーク	おおさかびじねすぱーく	7.8	客	⊡	平 8.12.11	11,767	
	京橋	きょうばし	8.5	客	⊡	平 2. 3.20	31,360	
	蒲生四丁目	がもうよんちょうめ	10.2	客	⊡	平 2. 3.20	14,998	
	今福鶴見	いまふくつるみ	11.4	客	⊡	平 2. 3.20	19,874	
	横堤	よこづつみ	12.5	客	⊡	平 2. 3.20	14,962	
	鶴見緑地	つるみりょくち	13.7	客	⊡	平 2. 3.20	9,961	車
	門真南	かどまみなみ	15.0	客	⊡	平 9. 8.29	9,069	

今里筋線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	井高野	いたかの	—	客	⊡	平18.12.24	5,630	
	瑞光四丁目	ずいこうよんちょうめ	0.9	客	⊡	平18.12.24	7,753	
	だいどう豊里	だいどうとよさと	1.9	客	⊡	平18.12.24	7,763	
	太子橋今市	たいしばしいまいち	3.7	客	⊡	平18.12.24	※	※谷町線太子橋今市で集計
	清水	しみず	4.9	客	⊡	平18.12.24	4,421	
	新森古市	しんもりふるいち	5.8	客	⊡	平18.12.24	6,031	
	関目成育	せきめせいいく	7.1	客	⊡	平18.12.24	5,258	
	蒲生四丁目	がもうよんちょうめ	8.5	客	⊡	平18.12.24	※	※長堀鶴見緑地線蒲生四丁目で集計
	鴫野	しぎの	9.4	客	⊡	平18.12.24	8,045	
	緑橋	みどりばし	10.6	客	⊡	平18.12.24	※	※中央線緑橋で集計
	今里	いまざと	11.9	客	⊡	平18.12.24	※	※千日前線今里で集計

ニュートラム

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	コスモスクエア	こすもすくえあ	—	客	⊡	平 9.12.18	※	※中央線コスモスクエアで集計
	トレードセンター前	とれーどせんたーまえ	0.6	客	⊡	平 9.12.18	11,434	
	中ふ頭	なかふとう	1.3	客	⊡	昭56. 3.16	5,372	車
	ポートタウン西	ぽーとたうんにし	2.0	客	⊡	昭56. 3.16	9,128	
	ポートタウン東	ぽーとたうんひがし	2.5	客	⊡	昭56. 3.16	14,823	
	フェリーターミナル	ふぇりーたーみなる	4.0	客	⊡	昭56. 3.16	3,812	
	南港東	なんこうひがし	4.8	客	⊡	昭56. 3.16	4,326	
	南港口	なんこうぐち	5.4	客	⊡	昭56. 3.16	4,760	
	平林	ひらばやし	6.7	客	⊡	昭56. 3.16	4,356	
	住之江公園	すみのえこうえん	7.9	客	⊡	昭56. 3.16	※	※四つ橋線住之江公園で集計

右上につづく

北大阪急行電鉄

沿革年表

昭42·12·11	北大阪急行電鉄株式会社設立
45· 2·24	万国博中央口ー江坂間開業（1435mm·第三軌条式）、大阪市営地下鉄御堂筋線と相互直通運転開始（8輌編成）
9·14	万国博中央口ー千里中央間4.0km廃止
昭61· 7· 1	VVVFインバータ制御車「ポールスター」就役
62· 4·12	9輌編成運行開始
平 7·12· 9	10輌編成列車開始
8· 3·20	ストアードフェア「スルッとKANSAI」導入
18· 2· 1	ICカードシステムPiTaPa導入

駅一覧

㊙=大阪市交通局　※乗降客数は平成23年11月8日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	江坂	えさか	ー	客	㊙	昭45. 2.24		
	緑地公園	りょくちこうえん	2.0	客	⊡	昭50. 3.30	32,333	
	桃山台	ももやまだい	4.0	客	⊡	昭45. 2.24	38,434	▣
	千里中央	せんりちゅうおう	5.9	客	⊡	昭45. 9.14	86,677	仮駅で昭45.2.24開業

阪堺電気軌道

沿革年表

昭55· 7· 7	阪堺電気軌道株式会社設立
12· 1	南海電気鉄道より上町·阪堺線を譲り受けて開業
60· 7· 3	冷房車導入
平13· 4· 2	堺市に堺市内路線維持への支援を要望
21· 7· 4	天王寺駅前ー浜寺駅前直通運転再開

駅一覧

※乗降客数は平成22年10月13日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
上町線								
	天王寺駅前	てんのうじえきまえ	ー	客	⊡	明43.10. 1	10,164	㊋天王寺公園東門前(大10.12.21)
	阿倍野	あべの	0.5	客		明43.10. 1	1,848	
	松虫	まつむし	1.2	客		明43.10. 1	1,137	
	東天下茶屋	ひがしてんがちゃや	1.6	客		明43.10. 1	1,668	
	北畠	きたばたけ	2.3	客		明43.10. 1	2,117	
	姫松	ひめまつ	2.7	客		明43.10. 1	1,890	
	帝塚山三丁目	てづかやまさんちょうめ	3.1	客		明43.10. 1	1,464	
	帝塚山四丁目	てづかやまよんちょうめ	3.4	客		明43.10. 1	1,071	
	神ノ木	かみのき	3.8	客		明43.10. 1	487	
	住吉	すみよし	4.4	客		明43.10. 1	※	㊋住吉大社前 ※阪堺線住吉に集計
	住吉公園	すみよしこうえん	4.6	客	⊡	大 2. 7. 2	784	㊋住吉
阪堺線								
	恵美須町	えびすちょう	ー	客	⊡	明44.12. 1	1,084	
	南霞町	みなみかすみちょう	0.6	客	○	明44.12. 1	1,246	
	今池	いまいけ	1.0	客		明44.12. 1	104	
	今船	いまふね	1.3	客		昭55.11.28	208	
	松田町	まつだちょう	1.7	客		明44.12. 1	186	
	北天下茶屋	きたてんがちゃや	2.0	客		明44.12. 1	172	
	聖天坂	しょうてんざか	2.4	客		明44.12. 1	307	
	天神ノ森	てんじんのもり	2.8	客		明44.12. 1	327	
	東玉出	ひがしたまで	3.2	客		明44.12. 1	170	[illegible]勝間
	塚西	つかにし	3.6	客		明44.12. 1	177	
	東粉浜	ひがしこはま	4.2	客		明44.12. 1	130	
	住吉	すみよし	4.6	客	⊡	明44.12. 1	1,132	㊋住吉神社前
	住吉鳥居前	すみよしとりいまえ	4.8	客		明44.12. 1	742	㊋住吉
	細井川	ほそいがわ	5.1	客		明44.12. 1	519	
	安立町	あんりゅうまち	5.6	客		明44.12. 1	911	
	我孫子道	あびこみち	6.2	客	⊡	明44.12. 1	2,701	日▣
	大和川	やまとがわ	6.8	客		明44.12. 1	110	
	高須神社	たかすじんじゃ	7.3	客		明44.12. 1	215	
	綾之町	あやのちょう	7.7	客		明44.12. 1	399	
	神明町	しんめいちょう	8.1	客		明44.12. 1	314	
	妙国寺前	みょうこくじまえ	8.4	客		明44.12. 1	296	
	花田口	はなたぐち	8.7	客		明44.12.11	258	
	大小路	おおしょうじ	9.0	客		明44.12.11	477	☼
	宿院	しゅくいん	9.4	客		明45. 3. 5	434	
	寺地町	てらじちょう	9.8	客		明45. 3.15	393	㊡昭19、㊢昭30.3.30
	御陵前	ごりょうまえ	10.2	客		明45. 3.15	285	㊋小林寺橋
	東湊	ひがしみなと	10.9	客		明45. 4. 1	728	
	石津	いしづ	12.2	客		明45. 4. 1	331	
	船尾	ふなお	12.9	客		明45. 4. 1	440	
	浜寺駅前	はまでらえきまえ	14.1	客		明45. 4. 1	724	㊋浜寺

右上につづく

南海電気鉄道

沿革年表

明28· 8·25	南海鉄道株式会社設立
30·10· 1	堺ー佐野(現泉佐野)間開業（1067mm·蒸気）
11· 9	佐野ー尾崎間開業
12·15	難波ー尾崎間直通運転開始
31·10· 1	阪堺鉄道の事業譲受
10·22	尾崎ー和歌山北口(現紀ノ川)間開業
33·10·26	天下茶屋ー天王寺間開業
34·10· 5	住吉ー天王寺ー(関西鉄道)大阪間相互直通運転開始
36· 3·21	和歌山北口ー和歌山市間開業、急行運転開始
4· 1	紀和鉄道(現JR和歌山線)と相互直通運転開始
明39· 4·23	急行に食堂車連結(明44迄)
40· 7· 5	堺ー浜寺(現浜寺公園)間複線化
8·21	難波ー浜寺間600V電化
42·12·24	浪速電車軌道を合併
43·10· 1	上町連絡線天王寺西門前ー住吉神社前(現住吉)間複線開業（1435mm·600V）
44· 1·29	上町線、大阪市電乗入開始
4·15	浜寺公園ー葛葉(現高石)間複線·電化
5·17	葛葉ー大津(現泉大津)間複線化
7· 1	葛葉ー大津間電化
8·31	大津ー貝塚間複線化
9· 1	大津ー貝塚間電化
10·16	貝塚ー佐野間複線化

次頁につづく

明44·11·21	貝塚—和歌山市間電化
45· 1·12	上町連絡線と大阪市電の直通運転廃止
大 2· 7· 2	上町線住吉神社前—住吉公園間開業
4· 4·11	深日—孝子間複線化
6·21	阪堺電気軌道を合併
6·11· 1	佐野—吉見ノ里間複線化
7· 6· 1	吉見ノ里—尾崎間複線化
10· 2	高師浜線羽衣—伽羅橋間開業
12·27	尾崎—箱作間複線化
8· 8·16	箱作—淡輪間複線化
9· 8	淡輪—深日間複線化
10·25	高師浜線伽羅橋—高師浜間開業
10·12·21	上町線天王寺西門前—天王寺公園東門前(現天王寺駅前)間を大阪市電に譲渡
11· 9· 6	大阪高野鉄道·高野高師鉄道(橋本—高野山間免許)を合併
9· 9	紀ノ川—和歌山市間複線化
12· 2	孝子—紀ノ川間複線化、本線全線複線化
13· 3·18	住吉東—我孫子前複線化
9· 8	阿倍野(現岸里玉出)·住吉東間複線化
10·26	汐見橋—木津川間複線化
11· 1	高野線橋本—学文路間開業
12·25	高野線学文路—九度山間開業
14· 3·15	岸ノ里の本線·高野線連絡線完成、高野線橋本直通列車を難波始発に改める
6· 8	我孫子前—堺東間複線化
7·30	高野線九度山—高野下間開業
15·12· 3	西天下茶屋—岸ノ里間(現岸里玉出)複線化。天下茶屋—粉浜間複々線化、難波—和歌山市間特急新設
昭 3· 6·22	堺東—西村(現初芝)間複線化
4·10·10	西村—北野田間複線化
	高野線全列車難波発着に。汐見橋—岸ノ里間が事実上支線化
5· 4·12	木津川—西天下茶屋·北野田—狭山間複線化
6·12·19	粉浜—住吉公園間複々線化
7· 7· 9	難波ターミナルビル落成
9·11·17	難波—白浜口間「黒潮」運転開始
12· 4·19	狭山—金剛間複線化
13· 2·11	金剛—長野間複線化
9·10	難波—天下茶屋間高架複々線化
昭15·12· 1	阪和電気鉄道を合併、山手線とする
17· 2· 1	加太電気鉄道を合併
19· 5· 1	山手線国有化
5·31	多奈川線みさき公園—多奈川間開業
6· 1	関西急行鉄道と合併して近畿日本鉄道となる
22· 6· 1	近畿日本鉄道から旧南海鉄道の資産を南海電気鉄道が引き継ぐ
26· 4· 1	紀勢西線乗入再開(難波—新宮間)
7· 7	特急「こうや」運転開始
11· 1	高野線長野—橋本間自動閉塞式に変更
30· 2·15	加太線が紀ノ川—加太間となる
31· 5· 6	和歌山市—和歌山港(現築港町)間開業、急行「あわ」運転開始
32·10·29	阪堺線綾之町—御陵前間で道路中央への軌道移設工事完了
33· 8· 1	ズームカー21000系就役
34· 7·15	南紀直通気動車準急「きのくに」運転開始
36· 2·10	橋本—九度山間自動閉塞式に変更
11· 1	和歌山電気軌道を合併
37· 4·12	四国連絡急行「あわ」を特急に格上、「とさ」新設
4·20	九度山—極楽橋間自動閉塞式に変更
39· 2·25	紀見峠—御幸辻間一部複線化
8·14	和歌山港線自動閉塞式に変更
41·12· 1	南海本線急行6輌運転開始、北島支線廃止
43· 4· 1	ATS使用開始
6·25	高野線単線区間CTC化完了
44·11· 1	高野線急行の一部6輌運転開始
45· 3· 1	高師浜線高架化
3·15	列車無線使用開始(南海本線)
7· 3	南海線通勤冷房車使用開始
46· 3· 6	築港町—水軒間開業
11·10	高野線荷物列車廃止
47· 7· 5	加太線CTC化
9·29	南海線荷物列車廃止
48· 4·16	天王寺駅前—浜寺駅前間直通運転廃止
10· 7	高野線1500V昇圧
10·10	南海線1500V昇圧
49· 3·24	河内長野—三日市町間複線化
50·11· 1	高野線ラッシュ時一部8輌運転開始

右上につづく

昭51· 7· 1	軌道線でワンマン運転開始(上町線と住吉—我孫子道間)
52· 2·28	南海本線から貨物列車消える
54· 5·26	天見—紀見峠間複線化
10· 1	阪堺線ワンマン化
55· 6·15	玉出—住之江(大和川北岸)間高架複々線化
11·21	難波駅改良工事に伴い、起点を0.2km和歌山市方に変更
11·28	平野線廃止
12· 1	阪堺線·上町線を阪堺電気軌道に譲渡
56·11·22	高野線10輌運転開始
58· 6· 5	高野線千早口—天見間·紀見峠—御幸辻間複線化
6·26	「こうや」30000系運転開始
59· 2· 1	貨物営業廃止
3· 6	高野線三日市町—千早口間複線化
60· 3·14	南紀直通気動車急行「きのくに」廃止
5· 7	住之江—石津川間高架化
6·16	汐見橋—岸ノ里間が分断
11· 1	「サザン」10000系運転開始
平 5· 4· 1	天王寺支線(今池町—天王寺間)廃止
4·18	萩ノ茶屋—岸里玉出間の西側2線高架化
6· 6·15	空港線泉佐野—関西空港間開業
7· 6	和泉大宮—蛸地蔵間高架化
7·21	高野線御幸辻—橋本間新線切替
9· 1	御幸辻—橋本間複線化
9· 4	空港特急「ラピート」運転開始
7·11· 1	萩ノ茶屋—岸里玉出間高架化により難波—大和川間全線高架化
9·10·24	天下茶屋が特急停車駅となる
14· 5·26	和歌山港線和歌山港—水軒間2.6km廃止
15· 2·22	新今宮·天下茶屋·泉佐野が全列車停車駅となる
17·11·22	泉佐野駅付近高架化
11·27	和歌山港線の中間駅廃止
18· 4· 1	貴志川線を和歌山電鐵に譲渡
7· 1	ICカードシステムPiTaPa導入
21· 7· 3	22000系改造の観光列車「天空」運転開始
23· 9· 1	特急全車輌禁煙化、12000系「サザン·プレミアム」就役
24· 8· 1	忠岡—北助松間高架化

大阪堺間鉄道→阪堺鉄道

明17· 6·16	大阪堺間鉄道会社設立
明17·11·22	阪堺鉄道に社名変更
18·12·29	難波—大和川北岸間開業(838mm·蒸気)
21· 5·15	大和川北岸—堺間開業
25·12·29	難波—住吉間複線化
30·12·15	1067mm改軌、住吉—堺間複線化
31·10· 1	南海鉄道に事業譲渡

大阪馬車鉄道→浪速電車軌道

明30· 4· —	大阪馬車鉄道株式会社設立
33· 9·20	天王寺—東天下茶屋間開業(1067mm·馬力)
11·29	東天下茶屋—上住吉(現神ノ木)間開業
35·12·27	上住吉—下住吉(現住吉)間開業
40· 3·29	大阪電車鉄道に社名変更
10·29	浪速電車軌道に社名変更
41· 2· 1	馬車鉄道の営業を廃止し、電化改軌工事着手
42·12·24	南海鉄道に合併

阪堺電気軌道

明43· 3· 8	阪堺電気軌道株式会社(初代)設立
44·12· 1	恵美須町—大小路間開業(1435mm·600V)
45· 3· 5	大小路—小林寺橋(現御陵前)間開業
4· 1	小林寺橋—浜寺(現浜寺駅前)間開業
大 2· 7·16	阪南電気軌道(今池—平野間特許)を合併
3· 4·26	平野線今池—平野間開業
4· 6·21	南海鉄道に合併

高野鉄道→高野登山鉄道→大阪高野鉄道

明29· 2· 1	高野鉄道株式会社設立
31· 1·30	大小路(現堺東)—狭山間開業(1067mm·蒸気)
4· 2	狭山—長野(現河内長野)間開業
33· 9· 3	道頓堀(現汐見橋)—大小路間開業
40· 9·21	高野登山鉄道株式会社設立
11·15	高野登山鉄道に事業譲渡
大 1·10·10	600V電化
3·10·21	長野—三日市町間開業
4· 3·11	三日市町—橋本間開業
4·30	大阪高野鉄道に社名変更
11· 9· 6	南海鉄道に合併

加太軽便鉄道→加太電気鉄道

明44· 1·10	加太軽便鉄道株式会社設立
45· 6·16	和歌山口—加太間開業(1067mm·蒸気)
昭 5·12· 1	600V電化
12·22	加太電気鉄道に社名変更

次頁につづく

昭17. 2. 1	南海鉄道に合併

高野山電気鉄道

大14. 3.28	高野山電気鉄道株式会社設立
昭 3. 6.18	高野山(現高野下)—神谷(現紀伊神谷)間開業(1067mm·1500V)
昭 4. 2.21	紀伊神谷—極楽橋間開業
7. 4.28	600V降圧、南海鉄道と難波—極楽橋間直通運転開始
22. 3.15	南海電気鉄道に社名変更

駅一覧

駅員配置は著者調　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内略図	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
南海本線・和歌山港線								
	難波	なんば	–	客	⊡	明18.12.29	245,750	(移)0.2km短縮(昭55.11.21)、(高)昭13.9.10
	今宮戎	いまみやえびす	0.9	客	⊡	明40.10. 5	1,305	(高)昭13.9.10㊡昭20.4.10(改)恵美須(昭24.12.25)(貨)
	新今宮	しんいまみや	1.4	客	⊡	昭41.12. 1	83,702	☼
	萩ノ茶屋	はぎのちゃや	2.0	客	⊡	明40.12.20	1,816	(高)昭13.9.10
	天下茶屋	てんがちゃや	3.0	客	⊡	明18.12.29	61,681	(高)平7.11.1
	岸里玉出	きしのさとたまで	3.9	客	⊡	平 5. 4.18	6,236	☼、岸ノ里と玉出を統合(平5.4.18)(高)平7.11.1
	粉浜	こはま	5.1	客	⊡	大 6. 4.21	4,280	(高)昭54.6.15
	住吉大社	すみよしたいしゃ	5.7	客	⊡	明18.12.29	8,744	(改)住吉公園(昭54.5.9)、(改)住吉(明45.2.17)、(高)昭55.6.15
	住ノ江	すみのえ	6.7	客	⊡	明40. 8.21	11,701	[国]、(高)昭55.6.15
	七道	しちどう	8.2	客	⊡	大 6. 4.21	7,318	(高)昭60.5.7
	堺	さかい	9.8	客	⊡	明21. 5.15	33,429	☼、(貨)昭51.10.30、(高)昭60.5.7
	湊	みなと	11.2	客	⊡	明30.10. 1	6,573	(高)昭60.5.7
	石津川	いしづがわ	12.7	客	⊡	大 8. 6. 1	13,666	(貨)昭35.4.1、(高)昭60.5.7
	諏訪ノ森	すわのもり	13.8	客	⊡	明40.12.20	7,897	(改)北浜寺(明41.12.1)
	浜寺公園	はまでらこうえん	14.8	客	⊡	明30.10. 1	4,202	(改)浜寺(明40.8.20)(貨)昭29.4.1
	羽衣	はごろも	15.5	客	⊡	明45. 3. 1	19,312	
	高石	たかいし	17.4	客	⊡	明34. 3. 1	9,681	(改)高石町(昭41.12.1)(改)葛葉(昭16.8.1)
	北助松	きたすけまつ	18.5	客	⊡	昭32.12.28	12,150	
	松ノ浜	まつのはま	19.5	客	⊡	大 3.12.10	3,766	(改)助松(昭35.12.15)、(高)(移)0.1km和歌山方へ(平24.8.4)
	泉大津	いずみおおつ	20.4	客	⊡	明30.10. 1	24,898	(改)大津(昭17.7.1)、(高)平24.8.4
	忠岡	ただおか	22.3	客	⊡	大14. 7.11	9,430	
	春木	はるき	23.7	客	⊡	大 3.10.18	14,531	☼、(貨)昭52.2.28
	和泉大宮	いずみおおみや	25.0	客	⊡	昭12. 4.10	4,792	
	岸和田	きしわだ	26.0	客	⊡	明30.10. 1	23,030	(高)平6.7.6
	蛸地蔵	たこじぞう	26.9	客	⊡	大 3. 4. 1	4,468	
	貝塚	かいづか	28.6	客	⊡	明30.10. 1	20,290	☼、(貨)昭52.2.28
	二色浜	にしきのはま	30.4	客	⊡	昭13.10. 1	4,361	
	鶴原	つるはら	31.3	客	⊡	大 5. 5.15	3,176	
	井原里	いはらのさと	32.4	客	⊡	昭27.14.11	3,007	
	泉佐野	いずみさの	34.0	客	⊡	明30.10. 1	21,418	(改)佐野(昭23.4.1)(貨)昭39.5.20、(高)平17.11.22

右上につづく

構内略図	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	羽倉崎	はぐらざき	36.1	客	⊡	昭17.12. 1	5,145	☼
	吉見ノ里	よしみのさと	37.4	客	⊡	大 4.10. 1	2,925	☼
	岡田浦	おかだうら	38.8	客	⊡	大 4.11. 1	2,472	
	樽井	たるい	40.6	客	⊡	明30.11. 9	7,225	
	尾崎	おざき	43.1	客	⊡	明30.11. 9	11,164	
	鳥取ノ荘	とっとりのしょう	44.6	客	⊡	大 8. 3. 1	4,121	☼
	箱作	はこつくり	46.6	客	⊡	明31.10.22	4,952	
	淡輪	たんのわ	50.2	客	⊡	明39. 8.15	1,967	(貨)昭30.10.1
	みさき公園	みさきこうえん	51.9	客	⊡	昭13. 7.23	5,869	(改)南淡輪(昭32.1.1)
	孝子	きょうし	56.3	客		大 4. 4.11	172	
	和歌山大学前		58.0	客	⊡	平24. 4. 1		
	紀ノ川	きのかわ	61.6	客	⊡	明31.10.22	2,413	☼、(改)和歌山北口(明36.3.21)、(貨)昭29.4.1
◉	和歌山市	わかやまし	64.2	客	⊡	明36. 3.21	17,964	[国]、(貨)昭59.2.1
	県社分界点	けんしゃぶんかいてん	65.0			昭31. 5. 6	–	客→分界点(平17.11.27)
	和歌山港	わかやまこう	67.0	客		昭46. 3. 6	484	(無)平24.4.1
高師浜線								
	(羽衣)		–					
	伽羅橋	きゃらばし	1.0	客	○	大 7.10. 2	1,697	(高)昭45.3.1
	高師浜	たかしのはま	1.5	客	○	大 8.10.25	1,608	(高)昭45.3.1
空港線								
◉	(泉佐野)		–					
	りんくうタウン	りんくうたうん	1.9	客	⊡	平 6. 6.15	7,784	
○	関西空港	かんさいくうこう	8.8	客	⊡	平 6. 6.15	15,165	
多奈川線								
○	(みさき公園)		–					
	深日町	ふけちょう	1.4	客		昭19. 6. 1	593	
	深日港	ふけこう	2.1	客		昭23.11. 3	706	
◉	多奈川	たながわ	2.6	客	⊡	昭19. 6. 1	751	
加太線								
	(紀ノ川)		–					
	梶取信号所	かんどりしんごうしょ	1.2			昭25. 7.15	–	
◉	東松江	ひがしまつえ	2.6	客	○	昭 5.12. 1	1,039	(貨)昭59.2.1
◉	中松江	なかまつえ	3.3	客	○	明45. 6.16	1,071	(貨)昭29.10.1
◉	八幡前	はちまんまえ	4.4	客	○	明45. 6.16	1,721	(貨)昭29.10.1
	西ノ庄	にしのしょう	5.5	客		昭 5.12. 1	677	☼、(貨)昭29.10.1
◉	二里ヶ浜	にりがはま	6.2	客	○	明45. 6.16	429	(貨)昭29.10.1
◉	磯ノ浦	いそのうら	7.1	客	○	明45. 6.16	138	(貨)昭29.10.1
◉	加太	かた	9.6	客	⊡	明45. 6.16	679	(貨)昭29.10.1
高野線								
	汐見橋	しおみばし	4.6	客	⊡	明33. 9. 3	471	(改)道頓堀(明34.1.1)

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	芦原町	あしはらちょう	3.7	客		大 1.11.15	185	(無)平17.10.16
◌	木津川	きづがわ	3.0	客		明33 9 3	86	(無)平17.10.16
	津守	つもり	2.0	客	○	大 2. 2.21	617	
	西天下茶屋	にしてんがちゃや	1.0	客	○	大 4 9 18	299	
⊖	(岸里玉出)		−					
	帝塚山	てづかやま	1.1	客	⊡	昭 9 12.26	7,300	
◉	住吉東	すみよしひがし	2.0	客	⊡	明33. 9. 3	6,583	(改)住吉(明33)
	沢ノ町	さわのちょう	2.9	客	⊡	昭17. 2 15	8,069	
	我孫子前	あびこまえ	3.5	客	⊡	明40 1 6	8,382	
	浅香山	あさかやま	4.8	客	⊡	大 4. 6.23	7,827	(貨)昭33.6.1
◉	堺東	さかいひがし	6.4	客	⊡	明31 1 30	59,343	☼、(改)大小路(明33)、(貨)昭35.9.20
	三国ヶ丘	みくにがおか	7.9	客	⊡	昭17 2 15	37,696	
	百舌鳥八幡	もずはちまん	8.8	客	⊡	明33 9 7	3,959	(改)百舌鳥(大2)
◉	中百舌鳥	なかもず	9.5	客	⊡	大 1 10 10	※94,359	☼、(移)0.2km橋本方から(昭45.11.14) ※泉北高速線直通71,827人含
◉	白鷺	しらさぎ	10.5	客	⊡	昭39 5.25	9,278	
	初芝	はつしば	12.0	客	⊡	明31. 3.29	17,744	☼、(改)西村(昭10.8.1)
	萩原天神	はぎはらてんじん	12.9	客	⊡	大 1.10.10	7,285	
◉	北野田	きたのだ	14.7	客	⊡	大 3. 8. 7	34,450	
	狭山	さやま	15.6	客	⊡	明31 1.30	5,688	
	大阪狭山市	おおさかさやまし	17.2	客	⊡	大 6. 7. 5	8,923	☼、(改)狭山遊園前(平12.12.23)(改)河内半田(昭25.4.1)
◉	金剛	こんごう	18.3	客	⊡	昭12. 4 19	36,254	
	滝谷	たきだに	20.0	客	⊡	明31. 4. 2	5,574	☼、(貨)昭35.4.1
	千代田	ちよだ	21.3	信	⊡	昭13. 2.11	15,554	
◌	千代田信号所	ちよだしんごうしょ	22.0	客		昭41. 3. 1	−	(車)
◉	河内長野	かわちながの	23.4	客	⊡	明31 4 2	29,554	(改)長野(昭29.4.1)
◌	三日市町	みっかいちまち	25.1	客	⊡	大 3.10.21	17,543	☼
	美加の台	みかのだい	26.7	客	⊡	昭59. 9. 1	4,907	
	千早口	ちはやぐち	28.6	客		大 4. 3.11	336	(貨)昭32.8.1
	天見	あまみ	30.3	客		大 4. 3.11	413	
	紀見峠	きみとうげ	34.0	客		大 4 3 11	733	
	林間田園都市	りんかんでんえんとし	35.3	客	⊡	昭56.11.22	10,632	
	御幸辻	みゆきつじ	37.3	信	⊡	大 4. 3 11	2,971	☼、(改)高野辻(大12 4 21)
◌	小原田(信)	おわらたしんごうしょ	38 2	客		平 8 11 24		(車)
◌	橋本	はしもと	40.1	客	⊡	大 4. 3.11	8,972	
◉	紀伊清水	きいしみず	43.2	客		大14 3 15	405	(改)清水(大14.4 1)、(無)平22.4.1
◉	学文路	かむろ	45.8	客	○	大13.11. 1	633	☼
◉	九度山	くどやま	47 6	客	○	大13 12.25	723	
◉	高野下	こうやした	49.6	客	○	大14. 7.30	123	(改)高野山(大14 8)

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	下古沢	しもこさわ	51 3	客		昭 3 6 18	107	☼、(廃)
◉	上古沢	かみこさわ	53.0	客	○	昭 3. 6.18	31	
◉	紀伊細川	きいほそかわ	56 0	客	○	昭 3. 6 18	50	☼、(改)細川(昭5.3.1)
◉	紀伊神谷	きいかみや	58.4	客	○	昭 3. 6.18	16	(改)神谷(昭5.3.1)
◉	極楽橋	ごくらくばし	59.9	客	⊡	昭 4 2 21	※1,589	※鋼索線直通1,555人含

大阪府都市開発

沿革年表

昭40·12·24	大阪府都市開発株式会社設立
46· 4· 1	中百舌鳥−泉ケ丘間開業(1067mm·600V)、南海高野線と相互直通運転開始
48·10· 7	1500V昇圧
12· 7	泉ケ丘−栂·美木多間開業
52· 8·20	栂·美木多−光明池間開業
56·11·22	朝ラッシュ時の準急10輌編成化
平 2· 4· 1	運転指令所を難波から光明池事務所に移転
7· 1	線内折返列車の自主運転を開始
5· 4· 1	駅務·技術部門を直営化
7· 4· 1	光明池−和泉中央間開業
16· 3·31	南海への車輌定期検査業務の委託を終了。直営化が完了
18· 7· 1	ICカードシステムPiTaPaを導入

駅一覧

(私)=南海電気鉄道　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	中百舌鳥	なかもず	−	客	(私)	昭46. 4 1		
	深井	ふかい	3.7	客	⊡	昭46. 4. 1	23,789	☼
⦶	泉ケ丘	いずみがおか	7.8	客	⊡	昭46. 4. 1	43,313	
	栂·美木多	とが·みきた	10.2	客	⊡	昭48.12. 7	22,449	
⦶	光明池	こうみょういけ	12.1	客	⊡	昭52. 8.20	32,578	(車)☼
○	和泉中央	いずみちゅうおう	14.3	客	⊡	平 7. 4. 1	30,107	

水間鉄道

沿革年表

大13· 4·17	水間鉄道株式会社設立
14·12·24	貝塚南(後の海塚)−名越間開業(1067mm·600V)
12·28	貝塚−貝塚南間0.2km開通、貨車連絡運輸開始
15· 1·30	名越−水間(現水間観音)間開業
昭 9· 1·20	貝塚−貝塚南間旅客営業開始
23·12·10	集電装置がポールからパンタグラフに切り替え
47· 5· 1	貨物営業廃止
昭48·10	変電所新設
50·12	全線の重軌条化完了
60·12·18	自動閉塞式に変更
平 2· 8· 2	1500V昇圧
17· 4·30	会社更生法の適用を申請
18· 4·26	グルメ杵屋の子会社となる
6·16	会社更生手続が終了
19· 4· 1	自動列車停止装置(ATS)使用開始
21· 6· 1	ワンマン運転開始、ICカードシステムPiTaPa導入

駅一覧

※乗降客数は平成19年11月13日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	貝塚	かいづか	−	客	⊡	昭 9 1 20	※5,377	※南海連絡2,372人を含む
	貝塚市役所前	かいづかしやくしょまえ	0 8	客		昭42 7 10	254	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	近義の里	こぎのさと	1.2	客		昭44. 6.10	299	
	石才	いしざい	2.0	客		大14.12.24	587	
	清児	せちご	2.8	客		大14.12.24	1,702	☆
⊙	名越	なごせ	3.2	客		大14.12.24	519	(無)昭60.12.18
	森	もり	4.3	客		大15. 1.30	677	
	三ツ松	みつまつ	4.7	客		大15. 1.30	446	
	三ケ山口	みかやまぐち	5.1	客		昭35.11.23	237	
⊙	水間観音	みずまかんのん	5.5	客	⊡	大15. 1.30	1,678	(庫)、☆水間(平21.6.1)

和歌山電鐵

沿革年表

大 3. 6.12	山東軽便鉄道株式会社設立
5. 2.15	大橋(和歌山市内)−山東(現伊太祈曽)間開業(1067mm・蒸気)
6. 3.16	中ノ島(現JR紀和付近)−大橋間開業
13. 2.28	省東和歌山(現和歌山)駅開業。中ノ島−秋月(現日前宮)間廃止、東和歌山−秋月間開業
昭 6. 4.28	和歌山鉄道に社名変更
8. 8.18	伊太祁曽(現伊太祈曽)−貴志間開業
16·12	東和歌山−伊太祁曽間600V電化
17·12	伊太祁曽−大池遊園間電化
18·12	大池遊園−貴志間電化
32·11· 1	和歌山電気軌道に合併
36·11· 1	南海電気鉄道に合併
昭39. 6.24	集電装置をポールからパンタグラフに切り替え
51. 4. 9	3輌編成運転始まる
平 5. 4. 1	票券閉塞式から自動閉塞式に変更。自動列車停止装置(ATS)と列車集中制御(CTC)開始
7. 4. 1	1201形から2270系に置き換えられ、ワンマン運転開始
17. 6.27	岡山電気軌道が和歌山電鐵を100%子会社として設立
18. 4. 1	南海電気鉄道から譲り受けて開業
8. 6	「いちご電車」就役
19. 1. 5	ネコの「たま」が貴志駅長に就任
7·29	「おもちゃ電車」就役
21. 3·21	「たま電車」就役
24. 2. 1	1500V昇圧

駅一覧

※乗降客数は平成12年度(南海電気鉄道時代) 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
貴志川線								
○	和歌山	わかやま	−	客	⊡	大13. 2.28	6,006	(改)東和歌山(昭43.3.1)
	田中口	たなかぐち	0.6	客		大13. 2.28	93	
⊙	日前宮	にちぜんぐう	1.4	客		大 5. 2.15	317	(改)秋月(昭8)
	神前	こうざき	2.9	客		大 5. 2.15	1,069	
	竈山	かまやま	3.7	客		大 5. 2.15	458	(貨)昭38.7.15
	交通センター前	こうつうせんたーまえ	4.8	客		平11. 5. 7	76	
⊙	岡崎前	おかざきまえ	5.4	客		大 5. 2.15	1,290	
	吉礼	きれ	6.4	客		大 5. 2.15	715	
⊙	伊太祈曽	いだきそ	8.0	客	⊡	大 5. 2.15	583	(庫)☆、(改)山東(昭8.3.18)(貨)昭38.7.15 (改)伊太祁曽(平18.4.1)
	山東	さんどう	9.1	客		昭 8. 8.18	96	(改)山東永山(昭20)
	大池遊園	おおいけゆうえん	11.3	客		昭 8. 8.18	261	
	西山口	にしやまぐち	12.1	客		昭 8. 8.18	192	
	甘露寺前	かんろじまえ	13.1	客		昭 8. 8.18	169	
○	貴志	きし	14.3	客		昭 8. 8.18	1,744	(無)平18.4.1

右上につづく

紀州鉄道

沿革年表

昭 3.12.24	御坊臨港鉄道株式会社設立
6. 6.15	御坊−御坊町(現紀伊御坊)間開業(1067mm・内燃)
7. 4.10	紀伊御坊−松原口(現西御坊)間開業
9. 8.10	西御坊−日高川間開業
28. 7.19	紀州水害のため営業休止(昭28.9.14営業再開)
30·10·15	西御坊−大和紡績間構外側線開通
昭48. 1. 1	紀州鉄道に社名変更
59. 2. 1	貨物営業廃止
6·26	西御坊構外側線廃止
平 1. 4. 1	西御坊−日高川間廃止。ワンマン運転開始、閉塞方式を票券式からスタフ式に変更、列車無線取付
12. 7·10	キテツ1就役
21·10·25	キハ600形定期運行終了

駅一覧

Ⓙ=JR西日本 ※乗降客数は平成10年度 1日平均(平成21年度全線乗降客数は平成10年度比78.7%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	御坊	ごぼう	−	客	Ⓙ	昭 6. 6.15	359	
	学門	がくもん	1.5	客		昭54. 8.10	58	
○	紀伊御坊	きいごぼう	1.8	客	⊡	昭 6. 6.15	237	日(庫)、(改)御坊町(昭6.6)、(貨)昭59.2.1
	市役所前	しやくしょまえ	2.4	客		昭42. 8.30	19	
	西御坊	にしごぼう	2.7	客		昭 7. 4.10	148	(改)松原口(昭9.8.10)、(無)

阪神電気鉄道

沿革年表

明32. 6.12	摂津電気鉄道株式会社設立
7. 7	阪神電気鉄道に社名変更
38. 4.12	神戸(後の三宮)−大阪(出入橋)間開業(1435mm・600V)
39·12·21	出入橋−梅田間仮線(単線)開業
大 1·11· 1	神戸市内延長線(滝道−三宮間)開業
3. 6.12	出入橋−梅田間複線化
10·11· 7	急行運転・2輌連結運転開始
13. 1·20	伝法線大物−伝法間開業
8. 1	伝法線伝法−千鳥橋間開業
昭 3·12·28	伝法線尼崎−大物間開業
4·12·26	本線3輌連結運転開始
8. 6·17	本線神戸(現三宮)−岩屋間改良線(地下線)開通、特急運転開始
11. 3·18	元町−三宮間地下線開業
昭12. 8·10	本線特急の5輌連結運転開始
14. 3·21	本線大阪駅前地下延長線開業(梅田駅移設)
17. 3·16	本線特急6輌運転開始
18·11·21	武庫川線武庫川−洲先間開業
19. 8·17	武庫川線武庫川−武庫大橋間開業
20. 3·28	戦禍により三宮−元町間休止(11月3日再開)
21. 1. 6	武庫川線武庫大橋−洲先間休止
23·10·10	武庫川線武庫川−洲先間営業再開
29. 9·15	元町−梅田間大型車による特急運転開始(三宮−梅田間ノンストップ25分)
33. 7·24	普通用高性能車「ジェットカー」就役
36·11·22	本線野田高架線開通
39. 2. 1	本線尼崎付近高架線開通
5·20	伝法線を西大阪線に改称

次頁につづく

年月日	事項
昭39· 5·21	西大阪線千鳥橋—西九条間開業
40· 9· —	元町—西九条間に西大阪線特急運転開始(49.12.1廃止)
42· 7· 2	本線西灘—石屋川間高架線開通
11·12	新設軌道1500V昇圧
43· 3·17	本線·西大阪線ATS設置
4· 7	神戸高速鉄道開業により山陽電鉄との相互直通運転開始
45· 5·24	本線武庫川—尼崎センタープール前間高架線開通
7· 1	冷房車輌使用開始
46· 6·23	梅田·三宮駅冷房化
8· 3	本線·西大阪線全駅の出札業務の自動化が完了
47· 7·10	西宮変電所を最後に全変電所の無人化が完了
10· 5	尼崎駅に初めて改札機を設置、使用開始
50· 5· 6	併用軌道全線(国道·甲子園·北大阪線)廃止
52· 2·27	本線千船—姫島間高架線開通
4·29	本線大物—千船間高架線開通
12·27	軌道から地方鉄道に変更
58· 1·15	久寿川—甲子園間高架線開通
4·30	全車輌の冷房化が完了
59· 4· 3	武庫川線洲先—武庫川団地前間開業
60· 4·13	武庫川線武庫川—武庫大橋間廃止(昭21·1·6から休止)
昭63· 4· 1	元町—西代間で第2種鉄道事業を開始
平 5· 9· 5	野田—梅田間地下新線開通
6· 1·23	尼崎市内連続立体化交差上下線完成
7· 1·17	阪神大震災発生
6·26	全線復旧開通
10· 2·15	梅田—山陽姫路間に直通特急運転開始
12·10· 1	武庫川線ワンマン化
13· 3· 3	久寿川—打出間高架線開通(下りは平10·5·30)
14·11· 9	住吉—魚崎間高架化
18· 2· 1	ICカードシステムPiTaPa導入
6·27	阪急ホールディングスの子会社となる
10· 1	阪急阪神ホールディングスの完全子会社となる
21· 3·20	阪神なんば線西九条—大阪難波間開業。近鉄と相直開始。西大阪線の既開業区間も阪神なんば線に改称
22·10· 1	神戸高速線(東西線)の駅業務·運行業務を引き継ぐ

神戸高速鉄道

年月日	事項
昭33·10· 2	神戸高速鉄道株式会社設立
43· 4· 7	東西線西代—三宮·高速神戸—元町間、南北線新開地—湊川間開業
63· 4· 1	第3種鉄道事業経営開始
平14· 4· 1	北神急行の資産譲り受け、第3種鉄道事業者となる

駅一覧

※乗降客数は平成23年11月の成績に基づく1日平均

本線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	梅田	うめだ	—	客	⊡	明39.12.21	160,180	(地)(移)0.3km延長(昭14.3.21)
	福島	ふくしま	1.1	客	○	明38. 4.12	10,248	(休)昭20、(復)昭23.10.26、(地)平5.9.5
	野田	のだ	2.3	客	○	明38. 4.12	32,159	日、(高)昭36.11.22
	淀川	よどがわ	3.3	客	○	明38. 4.12	4,893	☼
	姫島	ひめじま	4.4	客	○	明38 4.12	12,072	(改)稗島、(高)昭52.2.27
	千船	ちぶね	5.9	客	○	大10. 1 5	18,043	(高)昭52.2.27
	杭瀬	くいせ	6.8	客	○	明38 4.12	9,181	(高)昭52.4.29
	大物	だいもつ	8.0	客	○	明38 4.12	7,464	☼、(高)昭52.4.29
	尼崎	あまがさき	8.9	客	⊡	明38 4.12	41,034	圓、(高)昭39.2.1
	出屋敷	でやしき	10.1	客	○	明38 4.12	10,442	(高)平6.1.23
	尼崎センタープール前	あまがさきせんたーぷーるまえ	10.8	客	○	昭27 9.14	7,609	(昇)臨→車(昭38.12.1)、(高)平6.1.23

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	武庫川	むこがわ	12.0	客	○	明38 4.12	26,553	
	鳴尾	なるお	13.2	客	○	明38. 4.12	23,617	
	甲子園	こうしえん	14.1	客	⊡	大13. 8.11	52,348	(昇)臨→車(大15.7.16)
	久寿川	くすがわ	14.8	客	○	明38. 4.12	3,893	(改)今津(大15.12.19)
	今津	いまづ	15.4	客	○	大15.12.19	29,116	☼、(高)平13.3.3
	西宮	にしのみや	16.7	客	○	明38. 4.12	39,452	(高)(移)0.2km三宮方より(平13.3.3)、(高)平13.3.3
	香櫨園	こうろえん	17.8	客	○	明40. 4.11	9,904	(改)香炉園(平13.3.3)、(高)平13.3.3
	打出	うちで	19.0	客	○	明38. 4.12	13,648	
	芦屋	あしや	20.2	客	○	明38. 4.12	26,781	
	深江	ふかえ	21.5	客	○	明38. 4.12	16,032	
	青木	おおぎ	22.6	客	○	明38. 4.12	14,456	☼
	魚崎	うおざき	23.8	客	○	明38. 4.12	25,288	
	住吉	すみよし	24.6	客	○	明38. 4.12	2,831	(高)平14.11.9
	御影	みかげ	25.1	客	⊡	明38. 4.12	24,082	(高)昭4.7.27
	石屋川	いしやがわ	25.7	客	○	明38. 4.12	6,104	☼、(高)昭42 7.2
	新在家	しんざいけ	26.6	客	○	明38. 4.12	9,663	(改)東明(昭5.2.11)、(高)昭42.7.2
	大石	おおいし	27.6	客	○	明38. 4.12	9,773	(改)昭42.7.2
	西灘	にしなだ	28.2	客	○	昭12. 7.11	5,913	
	岩屋	いわや	28.8	客	○	明38. 4.12	10,243	
	春日野道	かすがのみち	29.9	客	○	昭19. 5.11	12,432	☼
	三宮	さんのみや	31.2	客	⊡	昭 8. 6.17	98,042	(改)神戸(昭11.3.18)
	元町	もとまち	32.1	客	⊡	昭11. 3.18	17,274	(休)昭20.3.28、(復)昭20.11.3

阪神神戸高速線

(私)=山陽電気鉄道

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	(元町)		—					
	西元町	にしもとまち	1.5	客	委	昭43. 4. 7	3,189	
	高速神戸	こうそくこうべ	2.2	客	委	昭43. 4. 7	22,550	☼(相生橋)
	新開地	しんかいち	2.8	客	委	昭43. 4. 7	22,939	
	大開	だいかい	3.8	客	委	昭43. 4. 7	4,479	
	高速長田	こうそくながた	4.8	客	委	昭43. 4. 7	14,281	
	西代	にしだい	5.7	客	(私)	昭43. 4. 7	※4,599	※山陽直通旅客は含まず

阪神なんば線

(私)=近畿日本鉄道

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	(尼崎)		—				7,541	
	(大物)		0.9				1,672	
	出来島	できじま	2.3	客	○	昭 5.12.20	9,318	
	福	ふく	3.3	客	○	大13. 1.20	8,473	
	伝法	でんぽう	4.8	客	○	大13. 1.20	6,891	
	千鳥橋	ちどりばし	5.5	客	○	大13. 8. 1	6,306	
	西九条	にしくじょう	6.3	客	○	昭39. 5.21	23,805	☼
	九条	くじょう	7.6	客	○	平21 3.20	9,170	
	ドーム前	どーむまえ	8.2	客	○	平21 3.20	5,284	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	[illegible]	9.0	客	○	平21. 3.20	3,718	
	大阪難波	おおさかなんば	10.1	客	委	平21. 3.20	※49,572	※近鉄直通26,283人を含む

武庫川線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	(武庫川)		–				461	
●	東鳴尾	ひがしなるお	0.7	客		昭18.11.21	2,104	
	洲崎	すざき	1.1	客		昭18.11.21	1,858	
	武庫川団地前	むこがわだんちまえ	1.7	客		昭59. 4. 3	7,831	

神戸新交通

沿革年表

年月日	事項
昭52・7・18	神戸新交通株式会社設立
12・7	ポートアイランド線地方鉄道免許と軌道事業特許を取得
56・2・5	三宮―北埠頭―中公園間開業
3・20	神戸ポートアイランド博覧会(ポートピア'81)開幕(~9月15日まで)
57・8・1	添乗員の乗車をやめ、無人運転を開始
昭61・4・25	六甲アイランド線の地方鉄道免許と軌道事業特許を取得
平2・2・21	住吉―マリンパーク間開業
7・1・17	阪神大震災により全線不通
7・31	ポートアイランド線復旧
8・23	六甲アイランド線復旧
18・2・2	ポートアイランド線中公園―市民広場間複線化。市民広場―神戸空港間開業

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
ポートライナー								
○	三宮	さんのみや	–	客	⊡	昭56. 2. 5	58,300	
	貿易センター	ぼうえきせんたー	0.8	客	○	昭56. 2. 5	2,300	☼
	ポートターミナル	ぽーとたーみなる	1.8	客	○	昭56. 2. 5	500	☼
○	中公園	なかこうえん	2.8	客	○	昭56. 2. 5	7,500	☼
	みなとじま	みなとじま	3.3	客	委	昭56. 2. 5	13,800	㉂市民病院前(平23.7.1)、㊎平19.5.19
○	市民広場	しみんひろば	3.8	客	○	昭56. 2. 5	12,100	☼
	南公園	みなみこうえん	4.4	客	○	昭56. 2. 5	3,200	
○	中埠頭	なかふとう	5.0	客	○	昭56. 2. 5	3,400	▣☼
	北埠頭	きたふとう	5.5	客	○	昭56. 2. 5	1,800	
◉	(中公園)		6.4					
○	(市民広場)		–					
	医療センター	いりょうせんたー	0.8	客	委	平18. 2. 2	10,800	㉂先端医療センター前(平23.7.1)、㊎平23.7.1
	京コンピュータ前	けいこんぴゅーたまえ	1.6	客	○	平18. 2. 2	2,200	☼、㉂ポートアイランド南(平23.7.1)
○	神戸空港	こうべくうこう	4.4	客	⊡	平18. 2. 2	5,500	☼
六甲ライナー								
○	住吉	すみよし	–	客	⊡	平 2. 2.21	24,800	☼
	魚崎	うおざき	1.2	客	○	平 2. 2.21	8,500	
	南魚崎	みなみうおざき	2.0	客	○	平 2. 2.21	1,600	☼
	アイランド北口	あいらんどきたぐち	3.5	客	○	平 2. 2.21	7,800	☼

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	アイランドセンター	あいらんどせんたー	3.9	客	○	平 2. 2.21	17,300	
	マリンパーク	まりんぱーく	4.5	客	○	平 2. 2.21	5,200	▣☼

神戸市交通局

沿革年表

年月日	事項
昭52・3・13	西神線新長田―名谷間開業(1435mm・1500V)
58・3・1	4輌編成から5輌編成に変更
6・17	山手線新長田―大倉山間開業
60・6・18	山手線大倉山―新神戸間・西神延伸線名谷―学園都市間開業
昭62・3・18	西神延伸線学園都市―西神中央間開業
63・4・2	北神急行電鉄との相互直通運転開始
平1・11・6	6輌編成に変更
5・4・1	ストアードフェアシステム導入
13・7・7	海岸線三宮・花時計前―新長田間開業
18・10・1	ICカードシステムPiTaPa導入

駅一覧

※乗車客数は平成22年度 1日平均(降車客数を含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
西神・山手線								
◉	新神戸	しんこうべ	–	客	⊡	昭60. 6.18	23,391	☼(布引)
	三宮	さんのみや	1.3	客	⊡	昭60. 6.18	60,835	
	県庁前	けんちょうまえ	2.2	客	⊡	昭60. 6.18	5,424	㉂山手(平5.3.20)
○	大倉山	おおくらやま	3.3	客	⊡	昭58. 6.17	5,531	
	湊川公園	みなとがわこうえん	4.3	客	⊡	昭58. 6.17	10,315	
○	上沢	かみさわ	5.3	客	⊡	昭58. 6.17	3,120	☼
	長田	ながた	6.1	客	⊡	昭58. 6.17	5,548	
○	新長田	しんながた	7.6	客	⊡	昭52. 3.13	※19,920	※海岸線乗換旅客を含む
	板宿	いたやど	8.8	客	⊡	昭52. 3.13	12,515	
	妙法寺	みょうほうじ	11.7	客	⊡	昭52. 3.13	17,249	
◉	名谷	みょうだに	13.3	客	⊡	昭52. 3.13	27,589	▣☼
	総合運動公園	そうごううんどうこうえん	15.1	客	⊡	昭60. 6.18	7,786	
○	学園都市	がくえんとし	16.8	客	⊡	昭60. 6.18	17,956	
	伊川谷	いかわだに	18.4	客	⊡	昭62. 3.18	4,893	
	西神南	せいしんみなみ	20.1	客	⊡	平 5. 3.20	12,246	
◉	西神中央	せいしんちゅうおう	22.7	客	⊡	昭62. 3.18	27,266	▣☼
海岸線								
○	新長田	しんながた	–	客	⊡	平13. 7. 7	※9,296	※西神・山手線乗換旅客を含む
	駒ヶ林	こまがばやし	0.6	客	⊡	平13. 7. 7	1,066	☼
	苅藻	かるも	1.4	客	⊡	平13. 7. 7	1,589	
○	御崎公園	みさきこうえん	2.2	客	⊡	平13. 7. 7	3,148	▣☼
	和田岬	わだみさき	3.3	客	⊡	平13. 7. 7	9,992	
	中央市場前	ちゅうおういちばまえ	4.2	客	⊡	平13. 7. 7	1,759	
	ハーバーランド	はーばーらんど	5.6	客	⊡	平13. 7. 7	6,046	
	みなと元町	みなともとまち	6.6	客	⊡	平13. 7. 7	1,427	
	旧居留地・大丸前	きゅうきょりゅうち・だいまるまえ	7.4	客	⊡	平13. 7. 7	1,901	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
○	三宮・花時計前	さんのみやはなどけいまえ	7.9	客	⊡	平13. 7. 7	6,444	日☼

北神急行電鉄

沿革年表

昭54·10·29	北神急行電鉄株式会社設立
63· 4· 2	新神戸ー谷上間開業
平14· 4· 1	神戸高速鉄道に資産を譲渡、第2種鉄道業者となる
平18·10· 1	ICカードシステムPiTaPa導入
19· 9·28	阪急阪神ホールディングスの連結子会社となる

駅一覧

[私]＝神戸市交通局　※乗車客数は平成22年度 1日平均(降車客数を含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
○	谷上	たにがみ	–	客	⊡	昭63. 4. 2	12,512	▣☼
○	新神戸	しんこうべ	7.5	客	[私]	昭63. 4. 2	12,512※	

神戸電鉄

沿革年表

大15· 3·27	神戸有馬電気鉄道株式会社設立
昭 3·11·28	湊川ー有馬温泉間開業(1067mm·1500V)
12·18	唐櫃(現有馬口)ー三田間開業
22· 1· 9	三木鉄道を合併し、神有三木電気鉄道に社名変更
24· 4·30	神戸電気鉄道に社名変更
26·12·28	三木福有橋(現三木)ー電鉄小野(現小野)間開業
27· 4·10	電鉄小野ー粟生間開業、三木線から粟生線に改称
36· 5·25	京阪神急行電鉄との事業提携開始
40· 1·26	鈴蘭台ー谷上間複線化
41· 3· 1	谷上ー有馬口間複線化
4·18	粟生線で3輌編成運転開始
42· 5·20	有馬線で3輌編成運転開始
43· 4· 7	神戸高速鉄道新開地乗入開始
10·10	三田線3輌編成運転開始
48· 3· 4	有馬線で4輌編成の通勤急行運転開始
10· 1	3000系4輌固定編成就役
50·10·17	ATS設置完了
53·11·12	新開地ー志染間で5輌編成運転開始
54· 7·11	列車無線設置完了
11·16	見津信号場ー押部谷間複線化
57·10·31	西鈴蘭台ー藍那間複線化
60·11·16	岡場駅高架化
63· 3·27	谷上駅高架化
昭63· 4· 1	神戸電鉄に社名変更、神戸高速線(新開地ー湊川間)第2種鉄道事業開始
4· 2	全線の最高速度を60km/hから70km/hに変更
平 1· 3·26	川池信号場ー見津信号場間複線化
3· 3·24	横山ー三田間複線化
10·28	横山ーフラワータウン間開業、三田ーフラワータウン間ワンマン運転開始)
6· 6·10	初のVVVF制御5000系就役
7· 1·17	阪神大震災で全線復旧(6月22日全線復旧)
11·26	公園都市線の最高速度80km/hに引き上げ
8· 3·28	フラワータウンーウッディタウン中央間開業
10· 3·20	岡場ー田尾寺間複線化
3·22	岡場ー谷上間最高速度80km/hに引き上げ
11·10· 1	ストアードフェアシステム導入
12· 4· 1	駅務遠隔システム本格稼動
13· 6·23	新開地ー粟生間4輌編成直通運転開始。有馬口ー有馬温泉間ワンマン運転開始。谷上駅で北神急行と同一ホームで乗換可能に。
16· 1·11	新開地ー粟生間ワンマン運転開始
17· 6· 1	全線でワンマン運転開始(5輌編成以外)
19· 4· 1	ICカードシステムPiTaPa導入
21· 3·20	5輌編成廃止

三木電気鉄道

昭11·11·17	三木電気鉄道株式会社設立
12·28	鈴蘭台ー広野ゴルフ場前間開業(1067mm·内燃)
12· 4·15	電車運転開始
昭12·12·28	広野ゴルフ場前ー三木東口(現三木上の丸)間開業
13· 1·28	三木東口ー三木福有橋(現三木)間開業
22· 1· 9	神戸有馬電気鉄道に合併

駅一覧

※乗降客数は平成19年11月13日調査(都市交通年報より作製)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
神戸高速線・有馬線・三田線								
⦿	新開地	しんかいち	0.4	客	⊡	昭43. 4. 7	40,776	
	湊川	みなとがわ	–	客	⊡	昭 3.11.28	12,776	(地)昭43.4.6
	長田	ながた	1.9	客		昭 3.11.28	5,429	(無)平12.4.1
	丸山	まるやま	2.6	客		昭 3.11.28	1,651	☼、(改)電鉄丸山(昭63.4.1)、(改)丸山(昭27.10.1)、(改)鵯取道(昭23.10.1)、(無)平12.4.1
	鵯越	ひよどりごえ	3.6	客		昭 3.11.28	1,165	(無)平12.4.1
⦿	鈴蘭台	すずらんだい	7.5	客	⊡	昭 3.11.28	19,876	▣☼、(改)小部(平7.8.1)
	北鈴蘭台	きたすずらんだい	9.4	客		昭45. 4. 6	13,774	(無)平12.4.1
	山の街	やまのまち	10.3	客		昭 3.11.28	5,616	(無)平12.4.1、峠信号所→山の街(昭10.3.8)
	箕谷	みのたに	12.0	客		昭 3.11.28	2,375	(無)平12.4.1
⦿	谷上	たにがみ	13.7	客	⊡	昭 3.11.28	※32,477	(高)昭63.3.27、※北神急行直通21,980人含
	花山	はなやま	15.4	客		昭40.12. 1	3,652	(無)平12.4.1
	大池	おおいけ	17.1	客		昭 3.11.28	4,091	☼、(無)平12.4.1、(移)0.1km湊川方へ(昭63.4.1)
	神鉄六甲	しんてつろっこう	18.1	客		昭 3.11.28	1,039	(改)六甲登山口(昭63.4.1)、(改)六甲北口(昭4.10.10)、(無)平12.4.1
	唐櫃台	からとだい	18.9	客		昭41. 7. 1	3,391	(無)平12.4.1
⦿	有馬口	ありまぐち	20.0	客	⊡	昭 3.11.28	723	(改)有馬温泉口(昭29.9.1)、(改)唐櫃(昭26.3.20)
	五社	ごしゃ	21.4	客		昭 3.12.28	2,272	(無)平12.4.1
○	岡場	おかば	23.3	客	⊡	昭 3.12.28	10,574	☼、(高)(移)0.2km有馬口方へ(昭60.11.16)
○	田尾寺	たおじ	24.9	客		昭 3.12.28	5,279	
	二郎	にろう	26.4	客		昭 3.12.28	149	
⦿	道場南口	どうじょうみなみぐち	27.3	客		昭 3.12.28	2,258	
	神鉄道場	しんてつどうじょう	28.5	客		昭 3.12.28	2,368	(改)道場川原(平2.10.20)(無)平12.4.1
○	横山	よこやま	30.0	客	⊡	昭 3.12.28	2,888	(改)電鉄横山(昭63.4.1)、(改)横山(昭27.10.1)
	三田本町	さんだほんまち	31.0	客		昭 4.10.10	880	
○	三田	さんだ	32.0	客	⊡	昭 3.12.18	13,962	
○	(有馬口)		–				280	
⦿	有馬温泉	ありまおんせん	2.5		⊡	昭 3.11.28	3,206	(改)電鉄有馬
公園都市線								
	(横山)		–				604	☼(三田)
⦿	フラワータウン	ふらわーたうん	2.3	客		平 3.10.28	2,213	
⦿	南ウッディタウン	みなみうっでぃたうん	4.5	客		平 8. 3.28	1,885	(無)平12.4.1
⦿	ウッディタウン中央	うっでぃたうんちゅうおう	5.5	客		平 8. 3.28	5,981	
粟生線								
⦿	(鈴蘭台)		–				2,017	

※乗降客数の広野ゴルフ場前ー粟生間は平成10年度 1日平均、平成19年度輸送人員は全線で平成10年度比 [illegible]

次頁につづく

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]
•	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]平12.4.1
	[illegible]	[illegible]	3.0	客		昭11.12.28	142	(無)平12.4.1
	[illegible]信号場	[illegible]	5.3	信		昭50.10.16	–	
	木津	[illegible]	6.4	客		昭12. 4.27	623	(改)電鉄木津(昭63.4.1)、(無)平12.4.1
◌	見津信号場	[illegible]	7.2	信		昭54.11.16	–	■
	木幡	こはた	8.1	客		昭12. 6.15	1,274	(改)電鉄木幡(昭63.4.1)、(改)木幡(昭27.10.1)、(無)平12.4.1
	栄	さかえ	9.6	客		昭12. 6.15	2,336	(改)電鉄栄(昭63.4.1)、(改)栄(昭27.10.1)、(無)平12.4.1
•	押部谷	おしべだに	11.2	客		昭11.12.28	1,656	☼、(無)平12.4.1
	緑が丘	みどりがおか	12.8	客		昭25. 3. 8	4,342	(無)平12.4.1
•	広野ゴルフ場前	ひろのごるふじょうまえ	13.5	客		昭11.12.28	※2,305	(改)広野新開(昭26.4.1)、(改)広野ゴルフ場前(昭17.12.22)、(無)平12.4.1
•	志染	しじみ	15.6	客	▣	昭12.12.28	※7,929	
	恵比須	えびす	17.6	客		昭12.12.28	※2,168	(改)久留美(昭14.4.1)、(無)平12.4.1
	三木上の丸	みきうえのまる	18.6	客		昭12.12.28	※707	(改)上の丸(昭23.10.1)、(改)三木東口(昭14.4.1)
◉	三木	みき	19.3	客		昭13. 1.28	※3,563	☼(福有橋)、(改)電鉄三木(昭63.4.1)、(改)三木福有橋(昭29.1.1)、(無)平14.4.1
	大村	おおむら	20.8	客		昭26.12.28	※1,139	(改)電鉄大村(昭63.4.1)、(改)大村(昭27.10.1)
◉	樫山	かしやま	23.2	客		昭26.12.28	※757	(無)平12.4.1
○	市場	いちば	23.9	客		昭26.12.28	※285	(改)電鉄市場(昭63.4.1)
◉	小野	おの	26.2	客		昭26.12.28	※4,406	☼、(改)電鉄小野(昭63.4.1)、(無)平14.4.1
	葉多	はた	27.7	客		昭27. 4.10	※266	
	粟生	あお	29.2	客		昭27. 4.10	※543	

山陽電気鉄道

沿革年表

年月日	事項
明40. 7. 2	兵庫電気軌道株式会社設立
43. 3.15	兵庫(後の電鉄兵庫)－須磨(現山陽須磨)間開業(1435mm·600V)
45. 7.11	須磨－一ノ谷間開業
大 2. 5.11	一ノ谷－塩屋(現山陽塩屋)間開業
6. 4.12	塩屋－明石間開業
13. 2. 1	神姫電鉄と連絡運輸開始
昭 2. 1. 1	宇治川電気が兵庫電気軌道を合併
4. 1	宇治川電気が神戸姫路電気鉄道を合併
3. 8.26	兵庫－姫路駅前間直通運転開始
12. 8	山田(現西舞子)－大蔵谷間専用軌道化
6.12.23	大蔵谷－明石駅前(現山陽明石)間専用軌道化
7.12.10	東塩屋－東垂水間専用軌道化、塩屋－明石間がすべて専用軌道に
昭 8. 6. 6	宇治川電気の電鉄部が分離独立し、山陽電気鉄道設立
9. 9.18	特急列車新設(兵庫－姫路駅前間70分)
15.10.15	電鉄飾磨(現山陽飾磨)－夢前川間開業
12.23	夢前川－日鉄前(現広畑)間開業
16. 4.27	広畑－電鉄天満(現山陽天満)間開業
7. 6	電鉄天満－電鉄網干(現山陽網干)間開業
21. 2. 6	須磨寺－東塩屋間併用軌道を新設軌道に移設
22. 3. 1	全車両の集電装置をトロリーポールからパンタグラフに変更
5. 1	モハ63形大形車輌、姫路－網干間に就役
23. 3. 1	電鉄須磨(現山陽須磨)－電鉄明石間1500V昇圧
10.21	電鉄兵庫－電鉄須磨間1500V昇圧、全線1500Vに統一
24. 4.15	特急列車運転復活

右上につづく

年月日	事項
昭28. 7. 1	[illegible]
29.12. 7	電鉄姫路駅高架化
36.10. 9	全特急列車3輌編成化
37. 5.28	日本初のアルミカー·2000系就役
41. 7.10	東二見車庫新設
12. 1	貨物営業廃止
42. 8.11	電鉄垂水(現山陽垂水)駅高架化
43. 3.17	ATS使用開始(西代－須磨浦公園間)
4. 7	神戸高速鉄道開業により阪急·阪神との相互直通運転開始、兵庫－西代間廃止、特急一部4連化
44. 3.14	ATS使用開始(飾磨－姫路間)
3.19	ATS使用開始(須磨浦公園－霞ヶ丘間)
12.24	ATS使用開始(霞ヶ丘－林崎間)
45. 2.20	ATS使用開始(林崎－東二見間)
12.19	ATS使用開始(東二見－伊保間)
46.13.23	ATS使用開始(伊保－飾磨間)
47.17.10	冷房車輌導入
52.12.27	西代－電鉄明石間軌道を地方鉄道に変更
53. 7. 2	東須磨車庫新設、西代車庫廃止
59. 3.25	時速100km運転開始
11. 1	自動改札機使用開始
62.10.31	網干線飾磨－西飾磨間高架化
63. 4. 1	神戸高速線(西代－三宮(阪急)·元町(阪神)間)第2種鉄道事業の営業開始
平 2. 5.28	[illegible]
3. 3.29	網干線にATS設置
4.13	明石市内連続立体交差化高架線開通
4.17	特急一部6連化、最高時速を110kmに変更、網干－姫路間直通運転中止
7. 1.17	阪神大震災発生
3.24	板宿－東須磨間地下化
6.16	板宿－姫路間直通運転再開、網干線ワンマン化
6.18	西代－板宿間地下化、営業再開
8.13	神戸高速線全通により相互直通運転再開
10. 2.15	姫路－阪神梅田間直通特急運転開始
2.15	阪急電鉄との相互直通運転休止
7. 1	駅遠隔監視システム西代－西舞子間使用開始
11. 5. 1	駅遠隔監視システム大蔵谷－曽根間使用開始
10. 1	駅遠隔監視システム大塩以西使用開始。ストアードフェアシステム導入
13. 3.10	直通特急増発、直通特急·特急全て6連化
18. 7. 1	ICカードシステムPiTaPa導入
22.10. 1	神戸高速線の第2種鉄道事業廃止

神戸姫路電気鉄道

年月日	事項
大 8. 8.29	明姫電気鉄道株式会社設立
10.12.23	神戸姫路電気鉄道に社名変更
12. 8.19	明石駅前(現山陽明石)－姫路駅前(現山陽姫路)間開業(1435mm·1500V)
11.11	明石－姫路間を45分で結ぶ急行運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成13年11月15日調査　※備考(遠)は遠隔制御化年月日

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
本線								
◌	西代	にしだい	–	客	▣	明43. 3.15	※52,282	(地)平7.6.18 ※西代通過45,568人含
	板宿	いたやど	1.0	客	▣	明43. 3.15	20,452	☼、(地)平7.3.24
◉	東須磨	ひがしすま	1.8	客	▣	明43. 3.15	2,903	■、(改)須磨東口(昭19.4.1)
	月見山	つきみやま	2.6	客		明43. 3.15	4,722	(遠)平10.7.1
	須磨寺	すまでら	3.3	客		明43. 3.15	1,860	(遠)平10.7.1
◉	山陽須磨	さんようすま	3.7	客	▣	明43. 3.15	2,917	(改)電鉄須磨(平3.4.7)、(改)須磨駅前(昭18.11.20)、(改)須磨(大6.4.12)
◌	須磨浦公園	すまうらこうえん	5.1	客		昭23. 9.30	490	(移)0.3km姫路方から(昭32.9.18)
	山陽塩屋	さんようしおや	6.8	客		大 2. 5.11	1,460	(改)電鉄塩屋(平3.4.7)、(改)塩屋(昭18.11.20)、(遠)平10.7.1
	滝の茶屋	たきのちゃや	7.8	客		大 6. 4.12	5,465	(遠)平10.7.1
	東垂水	ひがしたるみ	8.6	客		大 6. 4.12	1,058	(改)平10.7.1
	山陽垂水	さんようたるみ	9.6	客	▣	大 6. 4.12	9,975	(改)電鉄垂水(平3.4.7)、(改)垂水(昭18.11.20)、(高)昭42.8.11

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	霞ヶ丘	かすみがおか	10.7	客		大 6. 4.12	2,171	☼、(改)(休)歌敷山(昭39.6.1)、(高)平10.7.1
	舞子公園	まいここうえん	11.5	客		大 6. 4.12	3,550	(改)舞子(昭10.8.1)、(通)平10.7.1
	西舞子	にしまいこ	12.4	客		大 6. 4.12	1,838	(改)舞子(昭12)、(改)山田(昭10.8.1)、(通)平10.7.1
	大蔵谷	おおくらだに	14.3	客		大 6. 4.12	2,106	☼、(通)平11.5.1
	人丸前	ひとまるまえ	14.9	客		大 6. 4.12	1,249	(高)平3.4.3、(通)平11.5.1
⊙	山陽明石	さんようあかし	15.7	客	⊡	大 6. 4.12	27,903	(改)電鉄明石(平3.4.7)、(改)明石駅前(昭18.11.20)、(高)平3.4.3
	西新町	にししんまち	16.9	客		大12. 8.19	4,442	(通)平11.5.1
	林崎松江海岸	はやしさきまつえかいがん	18.4	客		昭16. 5. 3	5,087	(改)電鉄林崎(平3.4.7)、(通)平11.5.1
⊙	藤江	ふじえ	20.4	客		大12. 8.19	3,044	☼、(通)平11.5.1
	中八木	なかやぎ	21.8	客		大12. 8.19	3,089	(通)平11.5.1
	江井ヶ島	えいがしま	23.5	客		大12. 8.19	4,013	(通)平11.5.1
	西江井ヶ島	にしえいがしま	24.9	客		大12. 8.19	3,605	(改)江井ヶ島西口(昭19.4.1)、(通)平11.5.1
	山陽魚住	さんよううおずみ	25.6	客		大12. 8.19	2,176	(改)電鉄魚住(平3.4.7)、(改)魚住(昭36.10.1) (休)昭20.7.20、(復)昭22.11.15、(通)平11.5.1
⊙	東二見	ひがしふたみ	27.3	客	⊡	大12. 8.19	8,137	▣☼
	西二見	にしふたみ	28.6	客		平16. 8.21	5,117	
	播磨町	はりまちょう	29.9	客		大12. 8.19	4,887	(改)本荘(平3.4.7)、(通)平11.5.1
	別府	べふ	32.2	客		大12. 8.19	8,438	(改)電鉄別府(平3.4.7)、(改)別府北口(昭19.4.1)、(通)平11.5.1
	浜の宮	はまのみや	34.1	客		大12. 8.19	4,211	(通)平11.5.1
	尾上の松	おのえのまつ	35.5	客		大12. 8.19	3,681	(通)平11.5.1
⊙	高砂	たかさご	37.3	客	⊡	大12. 8.19	7,244	(改)電鉄高砂(平3.4.7)、(改)高砂町(大13.2)
	荒井	あらい	38.5	客		大12. 8.19	11,838	(通)平11.5.1
	伊保	いほ	39.7	客		大12. 8.19	2,509	(通)平11.5.1
	山陽曽根	さんようそね	41.3	客		大12. 8.19	3,453	☼、(改)電鉄曽根(平3.4.7)、(改)曽根町(大13.2)、(通)平11.5.1
⊙	大塩	おおしお	42.8	客	⊡	大12. 8.19	4,913	
	的形	まとがた	44.2	客		大12. 8.19	2,033	(通)平11.10.1
	八家	やか	46.2	客		大12. 8.19	2,691	(通)平11.10.1
	白浜の宮	しらはまのみや	47.6	客		大12. 8.19	5,475	(通)平11.10.1
	妻鹿	めが	49.0	客		大12. 8.19	2,410	(通)平11.10.1
	飾磨	しかま	50.9	客	⊡	大12. 8.19	8,112	▣☼、(改)電鉄飾磨(平3.4.7)、(改)飾磨町(大13.2)
	亀山	かめやま	52.3	客		大12. 8.19	1,866	(改)電鉄亀山(平3.4.7)、(改)亀山御坊(昭19.4.1)、(通)平11.10.1
	手柄	てがら	53.4	客		昭33. 8. 1	1,732	(通)平11.10.1
⊙	山陽姫路	さんようひめじ	54.7	客	⊡	大12. 8.19	24,039	(改)電鉄姫路(平3.4.7)、(改)姫路駅前(昭18.11.20)、(高)昭29.12.7

網干線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	(飾磨)		–					
⊙	西飾磨	にししかま	2.4	客		昭15.10.15	1,850	(高)昭62.10.31、(通)平11.10.1
⊙	夢前川	ゆめさきがわ	3.6	客		昭15.10.15	1,955	(通)平11.10.1
⊙	広畑	ひろはた	4.7	客		昭15.12.23	1,547	(改)日鉄前(仮)(昭16.4.27)、(通)平11.10.1
⊙	山陽天満	さんようてんま	5.6	客	⊡	昭16. 4.27	1,861	☼、(改)電鉄天満(平3.4.7)、天満(不明)

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	平松	ひらまつ	7.3	客		昭17. 3.10	1,210	(通)平11.10.1
⊙	山陽網干	さんようあぼし	8.5	客	⊡	昭16. 7. 6	3,884	(改)電鉄網干(平3.4.7)、(移)0.1km短縮(平2.12.1)

北条鉄道

沿革年表

大 4· 3· 3	播州鉄道粟生－北条町間開業
12·12·21	播丹鉄道へ譲渡
昭 3· 9·17	ガソリンカー導入
18· 6· 1	国が買収、北条線となる
47· 3· –	蒸気機関車廃車
49·10· 1	貨物営業廃止
56· 9·18	第一次特定地方交通線として承認
59· 2· 1	荷物営業廃止
昭59· 5·25	第6回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
10·18	北条鉄道株式会社設立
60· 4· 1	粟生－北条町間開業
61· 4· 1	列車無線使用開始
平13·11·20	北条町駅移転・新築
22·10·16	2匹の子ザルが北条町駅長に就任

駅一覧　Ⓙ＝JR西日本　※乗降客数は平成24年6月26日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	粟生	あお	–	客	Ⓙ	大 4. 3. 3	811	
	網引	あびき	3.5	客		大 4. 3. 3	31	(貨)昭37.3.1、(無)昭48
	田原	たはら	4.6	客		昭27. 2.18	56	(廃)昭18、(復)昭27
	法華口	ほっけぐち	6.1	客		大 4. 3. 3	94	(貨)昭37.3.1
	播磨下里	はりましもさと	8.0	客		大 6. 8.14	77	(改)播鉄王子(昭18.6.1)、(貨)昭37.3.1
	長	おさ	9.8	客		大 4. 3. 3	51	(貨)昭37.3.1、(無)昭48
	播磨横田	はりまよこた	11.4	客		昭36.12.20	58	
○	北条町	ほうじょうまち	13.6	客	⊡	大 4. 3. 3	604	日圓、(貨)昭49.10.1、(移)0.1km短縮(平13.11.20)

智頭急行

沿革年表

昭61· 5·31	智頭鉄道株式会社設立
平 6· 6·17	智頭急行に社名変更
12· 3	上郡－智頭間開業(1067mm·内燃)
8· 3·16	特急列車が京都発着になる
9· 3· 8	〈スーパーはくと〉5往復、〈はくと〉1往復に増便
平 9· 8·10	〈スーパーはくと〉に半室グリーン車使用開始
11·29	岡山－鳥取間等〈いなば〉運転開始
15·10· 1	〈スーパーはくと〉7往復、〈スーパーいなば〉5往復に増発
22· 3·13	〈スーパーいなば〉6往復になる

駅一覧　Ⓙ＝JR西日本　※乗降客数は平成23年11月18～20日調査の1日平均(特急通過旅客は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	上郡	かみごおり	–	客	○	平 6.12. 3	336	
⊙	岩木信号場	いわきしんごうじょう	3.6	信		平 6.12. 3	–	
	苔縄	こけなわ	4.8	客		平 6.12. 3	5	
⊙	河野原円心	こうのはらえんしん	7.2	客		平 6.12. 3	3	
⊙	久崎	くざき	12.2	客		平 6.12. 3	80	
⊙	佐用	さよ	17.2	客	Ⓙ	平 6.12. 3	283	
⊙	平福	ひらふく	22.5	客		平 6.12. 3	25	

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	10	
	宮本武蔵	みやもとむさし	30.6	客		平 6.12. 3	12	
◉	大原	おおはら	33.2	客	○	平 6.12. 3	108	▣
	西粟倉	にしあわくら	37.4	客		平 6.12. 3	8	
◉	あわくら温泉	あわくらおんせん	40.6	客		平 6.12. 3	5	
	山郷	やまさと	47.2	客		平 6.12. 3	9	
◉	恋山形	こいやまがた	50.0	客		平 6.12. 3	2	
◉	智頭	ちず	56.1	客	○	平 6.12. 3	123	日

岡山電気軌道

沿革年表

明43. 5.21	岡山電気軌道株式会社創立総会	昭35. 4.30	柳川ポイントを自動化
45. 5. 5	駅前(現岡山駅前)―御城下(現城下付近)―弓之町(後の後楽園前)間開業 1067mm・600V	41.11.28	初のボギー車1000形就役
6. 1	御城下―西大寺町間開業	43. 6. 1	番町線上之町(現城下)―番町間廃止
大10. 7.26	後楽園前―七番町口(後の番町)間開業	7.10	ワンマン運転開始
12. 7. 9	西大寺町―東山間開業	45. 8. 1	全車ワンマン運転化
昭 3. 3.18	柳川―大雲寺町(現大雲寺前)間開業	55. 5. 5	開業70周年を記念し7000形就役
21. 9. 6	大雲寺町―清輝橋間開業	平 6. 4. 1	プリペイドカード導入
28. 7.28	集電装置をポールからパンタグラフに変更完了	14. 7. 5	9200形「MOMO」就役
29.12.27	制動装置を手動から空気式に転換	18.10. 1	非接触型ICカード「Hareca」導入

駅一覧

※乗降客数は平成22年11月9日調査(平成21年度の全線輸送人員は平成12年度比87.0%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
東山本線								
○	岡山駅前	おかやまえきまえ	–	客		明45. 5. 5	8,627	(改)駅前
	西川緑道公園	にしがわりょくどうこうえん	0.3	客		明45. 5. 5	354	(改)西川(平20.4.1)
○	柳川	やながわ	0.5	客		明45. 5. 5	514	
○	城下	しろした	0.9	客		明45. 5. 5	2,513	(改)表町入口(昭60.7.1)、(改)上之町(昭43.6.1)
	県庁通り	けんちょうどおり	1.3	客		昭 2. 9.26	2,097	(改)内山下(昭45.11.1)、(改)相生橋筋(昭10.8.13)
⏀	西大寺町	さいだいじちょう	1.7	客		明45. 6. 1	659	☼
	小橋	おばし	2.3	客		大12. 7. 9	486	
	中納言	ちゅうなごん	2.4	客		大12. 7. 9	365	
	門田屋敷	かどたやしき	2.7	客		大12. 7. 9	722	(改)国清寺前(昭40.12.30)、(改)放送局筋(昭36.12.15)、(改)国清寺駅前(昭6.8.18認)
○	東山	ひがしやま	3.0	客		大12. 7. 9	3,323	日▣
清輝橋線								
○	(柳川)		–					
	郵便局前	ゆうびんきょくまえ	0.4	客		昭 6. 9. 1	867	(改)東田町(昭12.7.6)
	田町	たまち	0.6	客		昭 3. 3.18	158	(改)中鉄バス前(昭60.7.1)、(改)市役所前(昭29.8.11)、蓮昌寺前(昭17.6.23)

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	新西大寺町筋	しんさいだいじちょうすじ	0.8	客		昭 3. 3.18	215	
	大雲寺前	だいうんじまえ	1.0	客		昭 3. 3.18	299	(改)大雲寺町(昭45.11.1)
	東中央町	ひがしちゅうおうちょう	1.3	客		平19. 8. 3		
	清輝橋	せいきばし	1.6	客		昭21. 9. 6	913	

水島臨海鉄道

沿革年表

昭18. 6.30	三菱重工業水島航空機製作所専用鉄道として倉敷―同工場間9.4km開業	昭45.10. 1	水島―国鉄岡山操車場間直通列車運転開始
20.11.15	水島機器製作所に改称	46. 9. 1	倉敷市―水島間CTC制御に変更
21. 5	専用鉄道の管理が三菱地所に移る	10. 1	東京フレートライナー運転開始
22. 6	専用鉄道の管理が水島工業都市開発に移る	47. 3.15	東水島コンテナ基地営業開始
23. 8.20	倉敷(現倉敷市)―水島港(現三菱自工前―西埠頭)間地方鉄道として開業	9.18	水島―三菱自工前間旅客営業開始
27. 4. 1	経営主体が倉敷市交通局となる	9.21	栄町操車場にFRC(貨車入換進路装置)設置
37. 7. 1	水島―日鉱前(現東水島)間、水島港―西埠頭間開業	58. 4. 1	水島機関区、栄操車場廃止、倉敷貨物ターミナル営業開始。倉敷市―倉敷貨物ターミナル間を本線、三菱自工前―西埠頭間を西埠頭線に改称
40. 8.20	水島―川鉄前間開業	平 4. 9. 7	水島本線浦田付近―三菱自工前間(4.5km)と港東線の一部(2.3km)高架化
45. 2. 2	水島臨海鉄道株式会社設立	7. 3.16	列車自動停止装置(ATS)設置
4. 1	水島臨海鉄道が倉敷市交通局の営業を引き継ぐ。列車無線使用開始	8. 3.16	ワンマン運転開始
9. 1	水島コンテナ基地営業開始		

駅一覧

※乗降客数は平成21年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
水島本線								
○	倉敷市	くらしきし	–	客	▣	昭23. 8.20	3,699	(移)国鉄駅脇に(昭56.4.7)、(改)倉敷
	球場前	きゅうじょうまえ	2.0	客		昭24. 5.20	600	(移)0.5km水島方から(昭57.2.10)
◉	西富井	にしとみい	3.6	客		昭24.11.15	641	(無)昭46.9.1、(移)(高)0.4km水島方から(昭48.5)
	福井	ふくい	4.4	客		平 1. 3.29	644	
	浦田	うらた	5.5	客		昭63. 3.13	597	
◉	弥生	やよい	7.5	客		昭23. 8.20	477	(高)平4.9.7、(種)(留→車)平4.9.7
	栄	さかえ	8.2	客		昭37. 3	418	廿、(種)貨→客(昭61.3.3)、(高)平4.9.7
	常盤	ときわ	8.6	客		平 4. 9. 7	278	
◉	水島	みずしま	9.2	客	○	昭23. 8.20	1,267	(高)昭59.3.1、(高)平4.9.7
○	三菱自工前	みつびしじこうまえ	10.4	客		昭47. 9.18	203	
○	倉敷貨物ターミナル	くらしきかもつたーみなる	11.2	貨		昭58. 4. 1	–	▣
西埠頭線								
○	三菱自工前	みつびしじこうまえ	–					
○	西埠頭	にしふとう	0.8	貨		昭37. 7. 1	–	

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
港東線								
◉	水島	みずしま	−					
○	東水島	ひがしみずしま	3.6	貨		昭37. 7. 1	−	(改)日鉱前、(貨)0.3km延長(昭47.3.15)

井原鉄道

沿革年表

昭61·12· 1	井原鉄道株式会社設立
平11· 1·11	総社−神辺間開業(総社−清音間は第2種鉄道事業者)、JR福塩線福山乗入開始
平15·10· 1	総社乗入列車を削減
22· 3·13	全列車ワンマン化

駅一覧

Ⓙ=JR西日本　※乗車客数は平成22年度 1日平均(降車客は含まず)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗車客数(人)	備考
	総社	そうじゃ	−	客		平11. 1.11	85	(無)平22.4.1
●	清音	きよね	3.4	客	(J)	平11. 1.11	530	
	川辺宿	かわべじゅく	6.0	客		平11. 1.11	105	
◉	吉備真備	きびのまきび	8.2	客		平11. 1.11	216	
	備中呉妹	びっちゅうくれせ	11.1	客		平11. 1.11	41	
◉	三谷	みたに	15.1	客		平11. 1.11	44	
◉	矢掛	やかげ	18.2	客		平11. 1.11	302	
	小田	おだ	23.4	客		平11. 1.11	71	
◉	早雲の里荏原	そううんのさとえばら	26.8	客		平11. 1.11	104	日圖
◉	井原	いばら	30.5	客	○	平11. 1.11	306	
	いずえ	いずえ	32.3	客		平11. 1.11	26	
	子守唄の里高屋	こもりうたのさとたかや	34.1	客		平11. 1.11	81	
◉	御領	ごりょう	37.6	客		平11. 1.11	35	
	湯野	ゆの	39.5	客		平11. 1.11	52	
◉	神辺	かんなべ	41.7	客		平11. 1.11	233	(無)平24.4.1

若桜鉄道

沿革年表

昭 5· 1·20	若桜線郡家−隼間開業(1067mm·蒸気)
12· 1	隼−若桜間開業
29· 2·15	気動車運行開始
49·10· 1	貨物営業廃止
56· 9·18	第一次特定地方交通線として承認
59· 2· 1	荷物営業廃止
61·10· 7	第7回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
昭62· 4· 1	JR西日本若桜線となる
8· 6	若桜鉄道株式会社設立
10·14	郡家−若桜間転換開業
平15·10· −	票券閉塞式から特殊自動閉塞式に変更
19· 8· 8	C12167を若桜駅構内に搬入
21· 4· 1	上下分離方式を導入、施設を八頭町と若桜町に譲渡し、第2種鉄道事業者となる

駅一覧

Ⓙ=JR西日本　※乗降客数は平成13年度 1日平均(平成21年度全線輸送人員は平成13年度比58.2%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	郡家	こおげ	−	客	(J)	昭 5. 1.20		
	八頭高校前	やずこうこうまえ	0.9	客		平 8.10. 1	708	
	因幡船岡	いなばふなおか	2.4	客		昭 5. 1.20	106	(貨)昭49.10.1
	隼	はやぶさ	4.4	客		昭 5. 1.20	74	(貨)昭49.10.1
	安部	あべ	7.1	客		昭 7. 2. 5	139	(貨)昭49.10.1
○	八東	はっとう	9.8	客		昭 5.12. 1	386	(貨)昭49.10.1
	徳丸	とくまる	11.7	客		平14. 3.23	30	
	丹比	たんぴ	13.5	客		昭 5.12. 1	481	(貨)昭49.10.1
○	若桜	わかさ	19.2	客	⊡	昭 5.12. 1	443	日圖、(貨)昭49.10.1

スカイレールサービス

沿革年表

平 6· 4· 1	スカイレールサービス株式会社設立
8· 7·29	みどり口−みどり中央間軌道特許
平10· 8·28	みどり口−みどり中央間開業

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	みどり口	みどりくち	−	客	⊡	平10. 8.28		日
	みどり中街	みどりなかまち	0.7	客		平10. 8.28		
○	みどり中央	みどりちゅうおう	1.3	客		平10. 8.28		

広島電鉄

沿革年表

明43· 6·18	広島電気軌道株式会社設立
大 1·11·23	本線·広島駅前(現広島駅)−櫓下(現原爆ドーム前)間、西塔川線(現宇品線)紙屋町−鷹野橋間、御幸橋線(現宇品線)鷹野橋−御幸橋間、常盤橋線(現白島線)八丁堀−白島間開業(1435mm·600V)
12· 8	本線櫓下−己斐(現広電西広島)間開業
4· 4· 8	堤防下線御幸橋東詰−宇品(初代)間単線開業
6· 8· 2	広島瓦斯と合併、広島瓦斯電軌に社名変更
6·11· 1	横川線左官町(現本川町)−三篠(現横川駅)間単線開業
8· 5·25	御幸橋完成、紙屋町−宇品間直通運転開始
11· 8·22	宮島線己斐町(現広電西広島(己斐))−草津町(現草津)間開業
13· 4· 6	宮島線草津町−廿日市町(現広電廿日市)間開業
14· 7·15	宮島線廿日市町−地御前(現駅の先)間開業
15· 7·15	宮島線地御前−新宮島(現阿品東付近)間開業
昭 6· 2· 1	宮島線新宮島−電車宮島(現広電宮島口)間開業
昭10·12·27	宇品線御幸橋−向宇品(現元宇品口)間複線の新線に切り替え、堤防下線廃止
13·12·14	横川線複線化
17· 4·10	電鉄事業を広島電鉄として分離
18· 2· −	宮島線の集電装置をトロリーポールからパンタグラフに変更
12·26	江波線土橋−舟入本町間開業
19· 6·20	江波線舟入本町−舟入南町間単線開通
6·27	宮島線廿日市−宮島口間単線化
8· −	市内電車の集電装置をトロリーポールからビューゲルに変更
12·27	皆実線開業(宮島線撤去レール使用)
20· 3· 7	江波線舟入本町−舟入南町間複線化
8· 6	原子爆弾投下、全線不通
8· 9	己斐−西天満町(現天満町)間復旧運転開始
8·15	西天満町−小網町間復旧運転開始
8·18	広電本社−宇品間復旧運転開始

次頁につづく

昭20. 8.19	小網町―土橋間復旧運転開始
8.23	土橋―左官町間復旧運転開始
9. 7	左官町―八丁堀間復旧運転開始
9.12	紙屋町―広電本社前間復旧運転開始
10. 1	八丁堀―山口町間復旧運転開始
10.11	山口町―広島駅前間復旧運転開始
12.26	十日町―横川橋南詰間復旧運転開始
22.11. 1	土橋―江波口間復旧運転開始
23.12.18	横川橋―横川間復旧運転開始、白島線を除き軌道線復旧
25. 7.24	廿日市―電車宮島間複線に復旧
26. 4. 1	向宇品―宇品(現広島港)間開業
27. 6.10	白島線、新線により営業再開
29. 1. 8	江波線グランドロ(現舟入南町)―江波口(現江波)間開業
10.30	軌道線全車両にエアブレーキ取付
昭33. 4. 1	鉄軌道線直通電車の団体輸送運転開始
6.20	広島駅前(旧広島駅)―草津間に朝ラッシュ時直通運転開始
37. 1.10	広島駅前―広電廿日市間直通運転開始
38. 5. 6	市内線・宮島直通運転区間を広島宮島(現広電宮島口)まで延長
44.12. 1	白島線ワンマン運行開始
51. 3.15	軌道線乗車全線ワンマン化(ラッシュ時を除く)
54.12. 7	直通電車に3輌直接車登場
55.12.10	軽快電車3500形営業開始
58.12.23	軌道線用高性能車800形営業開始
平 2.12.28	宮島線ATS設置
3.12.17	高床車(鉄道専用車)全車廃車
11. 6. 9	超低床車グリーンムーバー(5000形)営業運転開始
13.11. 1	己斐と西広島を統合し、広電西広島(己斐)に改称
17. 3.30	5100形グリーンムーバーマックス就役

駅一覧

※乗降客数は平成23年度1日平均乗降客数(市内線は合計204,296人)

駅名		営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
本線							
広島駅	ひろしまえき	–	客		大 1.11.23		(改)広島駅前(平13.11.1)
猿猴橋町	えんこうばしちょう	0.2	客		大 1.11.23		(改)猿猴橋(昭35.3.30)
的場町	まとばちょう	0.5	客		大 1.11.23		(改)的場(昭35.3.30)
稲荷町	いなりまち	0.8	客		大 1.11.23		(改)金屋町
銀山町	かなやまちょう	1.2	客		大 1.11.23		(改)山口町(昭40.4.1)
胡町	えびすちょう	1.4	客		大 1.11.23		(改)流川町(昭40.4.1)←流川←上流川町
八丁堀	はっちょうぼり	1.6	客		大 1.11.23		
立町	たてまち	1.8	客		昭27. 6.10		(改)郊外バス前(昭32.7.29)
紙屋町	かみやちょう	2.1	客		大 1.11.23		
原爆ドーム前	げんばくどーむまえ	2.5	客		大 1.11.23		(改)相生橋(昭49.12.16)←櫓下
本川町	ほんかわちょう	2.8	客		大 1.12. 8		☼(中央)、(改)左官町(昭40.4.1)
十日市町	とうかいちまち	3.1	客		大 1.12. 8		(改)堺町
土橋	どばし	3.5	客		大 1.12. 8		(改)土橋筋
小網町	こあみちょう	3.7	客		大 1.12. 8		
天満町	てんまちょう	4.0	客		大 1.12. 8		(改)西天満町(昭20.9.9)←観音町←西天満町←天満町
観音町	かんおんまち	4.2	客		昭39. 4.21		(改)西天満町(昭40.4.1)
西観音町	にしかんおんまち	4.5	客		昭39. 9. 1		
福島町	ふくしまちょう	4.8	客		大 1.12. 8		
広電西広島	ひろでんにしひろしま	5.4	客		大 1.12. 8		(改)(旧)己斐(平13.11.1)、0.2km延伸
宇品線							
(紙屋町)		–					
本通	ほんどおり	0.2	客		大 1.11.23		(改)[illegible]屋町(昭40.4.1)
袋町	ふくろまち	0.5	客		大 1.11.23		
中電前	ちゅうでんまえ	0.8	客		大 1.11.23		(改)白神社前(昭46.3.22)←白神前←西塔橋
市役所前	しやくしょまえ	1.1	客		大 1.11.23		(改)公会堂前(昭21.10.31)←真孤橋
鷹野橋	たかのばし	1.5	客		大 1.11.23		
日赤病院前	にっせきびょういんまえ	1.7	客		大 1.11.23		(改)広島大学前(平13.11.1)、(改)大学前(昭39.2.18)←高等師範前
広電本社前	ひろでんほんしゃまえ	2.1	客		大 1.11.23		☼(千田)、(改)電鉄前(昭33.3.16)←電鉄軌道運輸課前←電鉄前←発電所前
御幸橋	みゆきばし	2.4	客		大 1.11.23		
皆実町六丁目	みなみまちろくちょうめ	2.8	客		昭10.12.27		(改)皆実町三丁目(昭46.5.1)←専売公社前←専売局前←皆実町三丁目←皆実町
広大附属学校前	ひろだいふぞくがっこうまえ	3.2	客		昭10.12.27		(改)広大付属高校前(昭39.6.10)←広大教養部前←皆実分校前←高等学校前
県病院前	けんびょういんまえ	3.5	客		昭10.12.27		(改)広陵中学前
宇品二丁目	うじなにちょうめ	3.8	客		昭10.12.27		(改)宇品十三丁目(昭43.9.1)←女子大前←女専前
宇品三丁目	うじなさんちょうめ	4.0	客		昭10.12.27		(改)宇品十丁目(昭43.9.1)、(改)十丁目(昭35.3.30)
宇品四丁目	うじなよんちょうめ	4.4	客		昭10.12.27		(改)宇品七丁目(昭43.9.1)、(改)七丁目(昭35.3.30)
宇品五丁目	うじなごちょうめ	4.7	客		昭10.12.27		(改)宇品四丁目(昭43.9.1)、(改)四丁目(昭35.3.30)
海岸通	かいがんどおり	5.1	客		昭10.12.27		(改)宇品桟橋前
元宇品口	もとうじなぐち	5.4	客		昭10.12.27		(改)向宇品口(平13.11.1)←向宇品
広島港	ひろしまこう	5.9	客		昭26. 4. 1		☼、(改)(旧)宇品(平13.11.1)・0.2km延伸
江波線							
(土橋)		–					
舟入町	ふないりまち	0.6	客		昭18.12.26		(改)舟入仲町
舟入本町	ふないりほんまち	1.0	客		昭18.12.26		
舟入幸町	ふないりさいわいちょう	1.3	客		昭19. 6.20		
舟入川口町	ふないりかわぐちちょう	1.7	客		昭19. 6.20		
舟入南町	ふないりみなみまち	2.2	客		昭19. 6.20		(改)グランドロ(昭35頃)(改)江波口(昭29頃)(改)舟入南町(昭22.11.1)
江波	えば	2.6	客		昭29. 1. 8		▣、(改)江波口(昭38)
横川線							
十日市町		–					
寺町	てらまち	0.4	客		大 6.11. 1		(改)寺町裏(昭40.4.1)←西ノ小路
別院前	べついんまえ	0.8	客		大 6.11. 1		(改)横川橋
横川一丁目	よこがわいっちょうめ	1.1	客		大 6.11. 1		(改)光隆寺前
横川駅	よこがわえき	1.4	客		大 6.11. 1		(改)横川(平13.11.1)、(改)三篠(昭和初期)
皆実線							
(的場町)		–					
段原一丁目	だんばらいっちょうめ	0.5	客		昭19.12.27		☼(段原)、(改)段原大畑町(平13.11.1)←大畑町

右上につづく

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	比治山下	ひじやました	0.9	客		昭19.12.27		
	比治山橋	ひじやまばし	1.4	客		昭19.12.27		
	南区役所前	みなみくやくしょまえ	1.7	客		昭57. 3. 1		
	皆実町二丁目	みなみちょうにちょうめ	2.0	客		昭19.12.27		
	(皆実町六丁目)		2.5	客				

白島線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	(八丁堀)		–					
	女学院前	じょがくいんまえ	0.5	客		昭27. 6.10		
	縮景園前	しゅっけいえんまえ	0.7	客		昭27. 6.10		
	家庭裁判所前	かていさいばんしょまえ	1.0	客		昭27. 6.10		
	白島	はくしま	1.2	客		昭27. 6.10		

宮島線

☼=下表の他に高須(広電西広島(己斐)−東高須間)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
●	広電西広島(己斐)	ひろでんにしひろしま(こい)	–	客	○	大11. 8.22	47,781	㊧西広島(昭44.10.1)、㊧己斐町(昭6.2.1)
	東高須	ひがしたかす	1.0	客		昭39. 8.13	3,595	
	高須	たかす	1.4	客		大11. 8.22	5,928	
	古江	ふるえ	2.1	客		大11. 8.22	11,612	
	草津	くさつ	2.9	客		大11. 8.22	5,300	㊧草津町
	草津南	くさつみなみ	3.5	客		大13. 4. 6	4,199	㊧中央市場前(昭54.11.1)、㊧荒手(昭26.9.1)
	商工センター入口	しょうこうせんたーいりぐち	4.2	客		昭35. 8.11	14,382	▣☼(荒手)、㊧荒手車庫前(昭54.11.1)、㊧井口病院前(昭46.10)
	井口	いのくち	4.8	客		大13. 4. 6	4,742	
	鈴峯女子大前	すずがみねじょしだいまえ	6.0	客		昭16. 4.17	8,281	㊧鈴峯女専前(昭25.6.1)、㊧実践女学校前(昭22.4.1)
	広電五日市	ひろでんいつかいち	6.6	客		大13. 4. 6	14,879	㊧電車五日市(昭36.6.1)、㊧五日市町(昭6.2.1)
	佐伯区役所前	さえきくやくしょまえ	7.2	客		昭62. 3.27	4,910	
	楽々園	らくらくえん	8.2	客		昭11. 9. 8	14,498	㊧楽々園遊園地(昭46.9.1)、楽々園(昭40.7.20)、㊧塩浜(昭11.9.8)
	山陽女子大前	さんようじょしだいまえ	9.2	客		昭25.11.24	7,325	㊧山陽女学園(昭38.4.1)
	広電廿日市	ひろでんはつかいち	9.9	客		大13. 4. 6	5,886	☼、㊧電車廿日市(昭36.6.1)、㊧廿日市町(昭6.2.1)
	廿日市市役所前(平良)	はつかいちしやくしょまえ(へら)	10.7	客		昭59.11. 1	5,030	㊧平良(平18.6.1)
	宮内	みやうち	11.5	客		大14. 7.15	5,471	
	JA広島病院前	じぇいえいひろしまびょういんまえ	11.9	客		平10. 9. 1	3,892	
	地御前	じごぜん	12.4	客		大14. 7.15	2,226	
	阿品東	あじなひがし	13.9	客		昭 6. 2. 1	1,174	☼(宮島)、㊧阿品(平13.11.1)、㊧地御前県病院前(昭47.3.1)、㊧阿品(昭29.1.1)
	広電阿品	ひろでんあじな	14.6	客		昭53. 8. 1	8,004	㊧田尻(平13.11.1)
	(臨)競艇場前	きょうていじょうまえ	15.9	客		昭29.10.31		
●	広電宮島口	ひろでんみやじまぐち	16.1	客	⊡	昭 6. 2. 1	10,436	㊧広島宮島(平13.11.1)、㊧電車宮島(昭36.6.1)

広島高速交通

沿革年表

昭62·12· 1	広島高速交通株式会社設立
63· 8·22	本通−県庁前間鉄道事業免許と県庁前−長楽寺間軌道特許を取得
平 3· 3· 5	長楽寺−広域公園前間特許を取得
平 6· 8·20	本通−広域公園前間開業
11· 3·20	新交通システム初の急行運転開始
16· 3·20	急行運転終了
21· 8· 8	ICカードシステムPASPY導入

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	本通	ほんどおり	–	客	⊡	平 6. 8.20	18,650	
	県庁前	けんちょうまえ	0.3	客	⊡	平 6. 8.20	13,548	
	城北	じょうほく	1.4	客	⊡	平 6. 8.20	2,782	
	白島	はくしま	2.1	客	委	平 6. 8.20	3,186	
	牛田	うした	2.9	客	委	平 6. 8.20	1,737	
	不動院前	ふどういんまえ	4.0	客	委	平 6. 8.20	3,292	
	祇園新橋北	ぎおんしんばしきた	5.0	客	委	平 6. 8.20	3,017	
	西原	にしはら	6.0	客	委	平 6. 8.20	5,793	☼
	中筋	なかすじ	7.0	客	[委]	平 6. 8.20	6,345	
	古市	ふるいち	7.8	客	委	平 6. 8.20	3,354	
⦶	大町	おおまち	8.4	客	⊡	平 6. 8.20	10,723	
	毘沙門台	びしゃもんだい	9.6	客	委	平 6. 8.20	3,819	
	安東	やすひがし	10.6	客	委	平 6. 8.20	6,394	
	上安	かみやす	11.4	客	[委]	平 6. 8.20	4,561	
	高取	たかとり	12.0	客	委	平 6. 8.20	2,720	
⦶	長楽寺	ちょうらくじ	12.7	客	委	平 6. 8.20	2,599	▣
	伴	とも	13.9	客	委	平 6. 8.20	2,574	
	大原	おおはら	14.9	客	[委]	平 6. 8.20	2,515	
	伴中央	ともちゅうおう	16.0	客	委	平 6. 8.20	1,059	☼
	大塚	おおづか	17.6	客	[委]	平 6. 8.20	1,490	
○	広域公園前	こういきこうえんまえ	18.4	客	⊡	平 6. 8.20	2,341	

錦川鉄道

沿革年表

昭35·11· 1	国鉄岩日線川西−河山間開業
38·10· 1	河山−錦町間開業(旅客のみ)
49·10· 1	貨物営業廃止
59· 2· 1	荷物営業廃止
6·22	第2次特定地方交通線として承認
61·11·14	第3回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
昭62· 4· 1	錦川鉄道株式会社設立。JR西日本岩日線となる
7·25	川西−錦町間転換開業
平 3· 3·16	北河内−錦町間特殊自動閉塞化
14· 7· 7	錦町−雙津峡温泉間に遊覧車「とことこトレイン」運転開始
19· 3·31	NT-3000形就役

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	川西	かわにし		客		昭35.11. 1		
◉	森ヶ原(信)	もりがはらしんごうじょう	1.9	信		昭35.11. 1	−	
	御庄	みしょう	3.9	客		昭35.11. 1	77	
	守内かさ神	しゅうちかさがみ	5.4	客		平 5. 3.18	4	
	南河内	みなみこうち	8.6	客		昭35.11. 1	326	
	行波	ゆかば	11.2	客		昭46. 3. 1	56	(昇)仮乗降場→客(昭62.4.1)
◉	北河内	きたごうち	13.9	客		昭35.11. 1	180	(無)平3.3.16
	椋野	むくの	17.7	客		昭35.11. 1	11	
	南桑	なぐわ	20.8	客		昭35.11. 1	95	
	根笠	ねがさ	23.5	客		昭35.11. 1	36	
	河山	かわやま	27.9	客		昭35.11. 1	242	(貨)昭49.10.1、(無)昭62.7.25
	柳瀬	やなぜ	31.0	客		昭38.10. 1	4	
◉	錦町	にしきちょう	32.7	客	⊡	昭38.10. 1	203	日圖

一畑電車

沿革年表

明45· 4· 6	一畑軽便鉄道株式会社設立
大 3· 4·29	出雲今市(現電鉄出雲市)－雲州平田間開業(1067mm·蒸気)
4· 2· 4	雲州平田－一畑(後に廃止)間開業
14· 7·14	一畑電気鉄道に社名変更
昭 2·10· 1	1500V電気運転開始
3· 4· 5	小境灘(現一畑口)－北松江(現松江しんじ湖温泉)間開業
5· 2· 2	川跡－大社神門(現出雲大社前)間開業
19·12·10	小境灘－一畑間休止(昭35.4.26廃止)
29· 5· 1	出雲鉄道(出雲今市－出雲須佐間)を買収、立久恵線とする
12· 1	島根鉄道(荒島－出雲広瀬間)を買収、広瀬線とする
35· 6·20	広瀬線廃止
39· 4· 1	出雲市－北松江間特急運転開始
昭39· 7·18	立久恵線水害のため休止
40· 2·18	立久恵線廃止
41·10· 1	列車集中制御装置(CTC)使用開始
48· 3·16	車扱貨物廃止
5·15	特急運転廃止
53· 3· 1	大社線ワンマン化
平 7·10· 1	特急運転再開、ワンマン運転開始。ATS設置
8·10· 1	特急廃止
9· 2·20	全線ワンマン化
10·10· 1	松江温泉－出雲大社前間直通運転再開
12·12· 9	電鉄出雲市駅高架化
16· 3·15	特急「スーパーライナー」運転開始
18· 4· 1	持株会社移行、新設の一畑電車が鉄道事業を継承

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	電鉄出雲市	でんてついずもし	−	客	委	大 3. 4.29	592	(改)出雲市(昭39.4.1)、(改)出雲今市(昭32.4.1)、(貨)昭48.3.16、(委)昭52、(高)平12.12.9
	出雲科学館パークタウン前	いずもかがくかんぱーくたうんまえ	0.8	客		昭 3. 9.15	36	(改)今市上町、(無)昭57.3.16、(改)大和紡前(平14.7.20)
◉	大津町	おおつまち	2.0	客	委	大 3. 4.29	141	(委)昭48、(貨)昭48.3.16
	武志	たけし	4.1	客		昭 6.11.16	36	(無)昭52

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	川跡	かわと	4.9	客	簡	昭 5. 2. 2	202	☼、(貨)昭46.8.1、(貨)昭48.3.16
	大寺	おおてら	6.4	客		昭 6. 2. 1	11	(無)昭54.11.1
	美談	みだみ	7.7	客		昭27. 1.15	26	(無)昭54.11.1
	旅伏	たぶし	9.0	客		大 3. 4.29	53	(無)昭54.11.1
◉	雲州平田	うんしゅうひらた	10.9	客	⊡	大 3. 4.29	612	日圖、(改)平田市(平17.3.22)、(改)雲州平田(昭45.10.1)、(貨)昭48.3.16
	布崎	ぬのさき	14.5	客		大 4. 2. 4	64	(無)昭58.1.17
	湖遊館新駅	こゆうかんしんえき	15.2	客		平 7.10. 1	20	
	園	その	15.9	客		大 4. 2. 4	37	(無)昭54.12.20
◉	一畑口	いちばたぐち	17.5	客	簡	大 4. 2. 4	102	(改)小境灘(昭27.10.1)、(委)昭44、(貨)昭48.3.16
	伊野灘	いのなだ	19.4	客		昭 3. 4. 5	30	(無)昭54.11.1
◉	津ノ森	つのもり	21.2	客	委	昭 3. 4. 5	157	(委)昭46、(貨)昭48.3.16
	高ノ宮	たかのみや	22.5	客		昭 3. 4. 5	20	(無)昭54.11.1
	松江フォーゲルパーク	まつえふぉーげるぱーく	23.8	客		平 3. 7.23	33	
◉	秋鹿町	あいかまち	25.0	客		昭 3. 4. 5	89	(委)昭45.6、(貨)昭48.3.16、(無)平24.7.1
	長江	ながえ	26.7	客		昭 3. 4. 5	21	(無)昭55.10.15
	朝日ヶ丘	あさひがおか	28.0	客		昭63. 4. 1	134	
◉	松江イングリッシュガーデン前	まつえいんぐりっしゅがーでんまえ	29.6	客		昭39. 4. 1	52	☼、(改)ルイス·C·ティファニー庭園美術館前(平19.5.21)、(改)古江(平13.4.2)、(委)昭41.9.1、(無)平7.10.1
◉	松江しんじ湖温泉	まつえしんじこおんせん	33.9	客	⊡	昭 3. 4. 5	909	(改)松江温泉(平14.4.1)、(改)北松江(昭45.10.1)、(貨)昭48.3.16、(委)平10.6.1

大社線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	川跡	かわと	−	−	−	−	−	
	高浜	たかはま	2.8	客		昭 5. 2. 2	33	
	遥堪	ようかん	4.8	客		昭 5. 2. 2	17	
	浜山公園北口	はまやまこうえんきたぐち	6.4	客		昭 5. 2. 2	77	(改)鑓ヶ崎(昭52.6.24)
◉	出雲大社前	いずもたいしゃまえ	8.3	客	簡	昭 5. 2. 2	245	(改)大社神門(昭45.10.1)、(委)昭45

高松琴平電気鉄道

沿革年表

大13· 7·28	琴平電鉄株式会社設立
15·12·21	栗林公園－滝宮間開業(1435mm·1500V)
昭 2· 3·15	滝宮－琴平(現琴電琴平)間開業
4·22	高松(現瓦町)－栗林公園間開業
13· 7· 6	塩江温泉鉄道を合併、塩江線とする
16· 5·10	塩江線廃止
18·11· 1	讃岐電鉄·高松電気軌道を合併、高松琴平電気鉄道に社名変更
20· 1· 1	長尾線出晴－長尾間を地方鉄道に変更
昭20· 1·26	志度線八栗－琴電志度間休止
6· 2	長尾線出晴－高田間1435mmに改軌
6·20	長尾線、志度線瓦町に乗り入れ
6·26	長尾線高田－長尾間1435mmに改軌
7· 4	市内線·志度線築港前－公園前－瓦町間休止(市内線は昭32.1.8、志度線公園前－瓦町間は昭32.8.15廃止)
7·30	出晴駅を廃止し瓦町を琴電高松(現瓦町)に統合
23· 2·18	琴電高松－片原町間開業、琴電高松で琴平·長尾·志度線とつながる

次頁につづく

昭23·12·26	片原町−築港(現高松築港)間開業
24· 5·11	琴電高松−築港間複線化(昭28.10.20に1500Vと600Vの線別複線となる)
10· 9	志度線八栗−琴電志度間営業復活
26·12·26	長尾線瓦町−花園間南回りに変更
27· 3·28	琴平線に10000型(こんぴら号)就役
30· 9·10	築港駅移転
32· 7·25	琴平線栗林公園−太田間自動閉塞式に変更
9· 5	琴平線岡本−滝宮間自動閉塞式に変更
9·15	琴平線滝宮−琴電琴平間自動閉塞式に変更
33· 3· 1	琴平線急行運転開始、高松築港−琴平間所要40分
34· 5·21	琴平線に初めてコンクリート枕木とロングレールを使用
9·21	長尾線瓦町−平木間自動閉塞式に変更
35· 5· 2	琴平線太田−仏生山間自動閉塞式に変更
5·31	長尾線平木−長尾間自動閉塞式に変更
38· 3· 1	琴平線仏生山−春日川間自動閉塞式に変更(全線完了)
9· 3	志度線今橋−春日川間自動閉塞式に変更
39·12·23	志度線春日川−琴電屋島間自動閉塞式に変更
41· 8· 2	志度線1500Vに昇圧
42· 5·21	築港−瓦町間の線別複線を廃し、完全複線運転を開始
43·11·21	仏生山工場拡張
44· 2·21	今橋工場閉鎖
10·28	志度線自動閉塞化完了
51· 8	志度線今橋駅にて正面衝突事故
12·23	長尾線1500Vに昇圧
昭52·11·20	長尾線ATS設置
53· 1·26	琴平線ATS設置
54· 3· 1	志度線ATS設置
平 6· 6·26	長尾線高松築港乗入開始、志度線高松築港乗入廃止
8·12·21	(新)瓦町駅完成
13·12· 7	民事再生法を申請
17· 2· 1	ICカードシステムIruca導入
18· 3· −	民事再生法による再生計画が終了
19· 7·31	通常営業車輌の冷房化100%達成
10· 7	長尾線水田駅付近高架化
12· 9	琴平線三条−太田間高架化

東讃電気軌道→四国水力電気→讃岐電鉄

明43· 5· 1	東讃電気軌道株式会社設立
44·11·18	今橋−志度(現琴電志度)間開業(1435mm·600V:鉄道)
大 2.10.15	出晴(現瓦町付近)−今橋間開業
4. 4.22	公園前−出晴間0.5km開業
5.12.25	四国水力電気に合併
6. 5.20	高松駅前−公園前間開業(軌道)
7.14	築港前−高松駅前間開業(軌道)
昭17· 4·30	四国水力電気から分離、讃岐電鉄設立
18·11· 1	琴平電鉄に合併、志度線となる

高松電気軌道

明42·10·28	高松電気軌道株式会社設立
45· 4·30	出晴(現瓦町付近)−長尾間開業(1067mm·600V)
18·11· 1	琴平電鉄に合併、長尾線となる

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
琴平線								
○	高松築港	たかまつちっこう		客	⊡	昭23.12.26	10,434	(改)築港(昭29.1.1)(移)210m瓦町方の仮駅から(昭30.9.10)
	片原町	かたはらまち	0.9	客	[委]	昭23. 2.18	4,574	
○	瓦町	かわらまち	1.7	客	⊡	昭 2. 4.22	12,108	☼、(改)琴電高松(昭29.1.1)、(改)高松(昭16.8)
○	栗林公園	りつりんこうえん	2.9	客	[委]	大15.12.21	2,753	
⊙	三条	さんじょう	3.9	客	委	昭31. 3. 1	2,182	
⊙	太田	おおた	6.2	客	[委]	大15.12.21	3,387	
⊙	仏生山	ぶっしょうざん	8.0	客	⊡	大15.12.21	3,085	▣☼
	空港通り	くうこうどおり	9.0	客		平18. 7.29	940	
⊙	一宮	いちのみや	10.0	客	[委]	大15.12.21	1,606	(移)330m高松築港方より(昭62.4.7)
	円座	えんざ	11.2	客		大15.12.21	1,423	(無)
⊙	岡本	おかもと	13.8	客		大15.12.21	782	(無)平17.4.1
	挿頭丘	かざしがおか	15.0	客		大15.12.21	465	
	畑田	はただ	15.8	客		大15.12.21	238	
⊙	陶	すえ	18.3	客		大15.12.21	807	(昇)留→車(平3.3.16)、(無)平17
⊙	滝宮	たきのみや	20.7	客	[委]	大15.12.21	1,317	☼
	羽床	はゆか	22.8	客		昭 2. 3.15	166	
	栗熊	くりくま	24.6	客		昭 2 3.15	551	
⊙	岡田	おかだ	27.2	客		昭 2 3.15	483	(移)236m琴電琴平方より(平3.4.20)、(無)平17.7.17
⊙	羽間	はざま	29.1	客		昭 2. 3.15	243	☼
	榎井	えない	31.6	客		昭 2. 3.15	249	
⊙	琴電琴平	ことでんことひら	32.9	客	⊡	昭 2. 3.15	1,251	(改)琴平(昭17)
長尾線								
○	(瓦町)		−					
⊙	花園	はなぞの	0.9	客		昭29. 8. 1	703	(無)平24.5.16
	林道	はやしみち	2.7	客		昭29. 8. 1	1,566	
⊙	木太東口	きたひがしぐち	3.4	客		明45. 4.30	675	
	元山	もとやま	4.5	客		明45. 4.30	634	
⊙	水田	みずた	5.8	客		明45. 4.30	1,008	(高)平19.10.7
	西前田	にしまえだ	7.2	客		明45. 4.30	97	(移)325m長尾方より(昭38.6.21)
⊙	高田	たかだ	8.3	客	委	明45. 4.30	1,343	☼
	池戸	いけのべ	9.6	客		明45. 4.30	472	
	農学部前	のうがくぶまえ	10.4	客		明45. 4.30	631	(改)農大前(昭33.2.1)、(改)田中道(昭25.4.10)
⊙	平木	ひらぎ	10.9	客		明45. 4.30	405	(無)平17.1.16
	学園通り	がくえんどおり	11.5	客		平14. 9.28	1,073	
	白山	しらやま	12.8	客		明45. 4.30	283	
⊙	井戸	いど	13.3	客		昭22. 7.25	71	(改)真行寺(昭26.3.1)、(昇)留→車(平8.8.25)
	公文明	くもんみょう	13.9	客		昭27. 9.30	189	
○	長尾	ながお	14.6	客	[委]	明45. 4.30	1,016	
志度線								
	(瓦町)		−					
⊙	今橋	いまばし	0.6	客	⊡	明44.11.18	717	▣
⊙	松島二丁目	まつしまにちょうめ	1.2	客		明44.11.18	458	(改)松島四丁目(昭46.8.20)、(昇)留→車(平8.8.25)
	沖松島	おきまつしま	1.9	客		明44.11.18	616	(移)175m瓦町方より(平4.11.5)
⊙	春日川	かすがかわ	3.0	客		明44.11.18	334	
	潟元	かたもと	4.3	客	委	昭 7. 3.16	1,747	
⊙	琴電屋島	ことでんやしま	5.0	客		明44.11.18	661	(改)屋島登山口(昭25.4.16)、(改)屋島(大14.8.1)、(移)360m今橋方から(昭4.4.21)、(無)平17.4.1
	古高松	ふるたかまつ	5.7	客		昭44.10. 2	618	

右上につづく

次頁につづく

	[illegible]		7.8	客		明44.11.18	1,057	(改)牟礼(昭30.2.1)、(改)六万寺(昭24.10.9)
●	大町	おおまち	8.7	客		明44.11.18	293	
	八栗新道	やくりしんみち	9.3	客		昭30. 2.25	225	
	塩屋	しおや	10.0	客		明44.11.18	114	
	房前	ふさざき	10.6	客		明44.11.18	89	
	原	はら	11.5	客		明44.11.18	193	
⦿	琴電志度	ことでんしと	12.5	客	園	明44.11.18	1,040	(改)志度駅前(昭24.10.9)、(改)志度(昭6.5)

伊予鉄道

沿革年表

明20・9・14	伊予鉄道会社創立
21・10・28	松山(現松山市)－三津間開業(762mm・蒸気)
22・2・25	郵便物輸送取扱開始
25・5・1	三津－高浜(初代)間開業
26・5・7	外側(現松山市)－平井河原(現平井)間開業
32・10・4	平井－横河原間開業
33・5・1	南予鉄道・道後鉄道を買収合併
44・8・8	三津口(現古町付近)－道後－一番町間1067mm改軌・600V電化
大5・12・31	伊予水力電気を合併し、伊予鉄道電気に社名変更
10・4・1	松山電気軌道株式会社を合併
5・1	旧松山電軌線一番町－道後間休止
12・6・30	元松山電軌線一番町－江ノ口間1067mm改軌
15・5・2	軌道線一番町－道後間ルート変更、複線運転開始
昭2・4・3	城北線木屋町－一万(現上一万)間・連絡線古町－松山間開業
4・15	古町線木屋町－道後間(千秋寺前経由)廃止
11・1	軌道線萱町－江ノ口間(旧松山電軌線)廃止
4・4・10	萱町－古町間開業
6・5・1	高浜－松山市駅間1067mm改軌、600V電気運転開始
7・8	高浜－松山市間複線化
10・6	横河原線1067mm改軌
10・12	森松線1067mm改軌
昭11・5・1	城南線裁判所前－西堀端間複線化、大手町線西堀端－国鉄松山駅間開業、軌道線古町－国鉄松山駅前間開業、同時に連絡線古町－国鉄松山駅間廃止
12・7・22	郡中線1067mm改軌
14・5・10	郡中－郡中港間開業
16・11・11	城南線西堀端－松山駅前間複線化
17・4・1	戦時の配電統制令により電力部門を四国配電等に分離統合、鉄道事業を主体とした会社として再発足、社名を伊予鉄道株式会社に変更
20・2・21	金属類決戦改修実施要綱に基づき高浜線単線化
21・8・19	城南線西堀端－本町－古町間休止認可
22・3・25	軌道花園線松山市駅前－南堀端間複線開業
23・7・1	軌道本町線西堀端－本町(現本町四丁目)間開業
25・5・10	郡中線600V電化
27・2・1	高浜線梅津寺－三津間複線運転復活
29・2・1	横河原・森松線でディーゼル機関車運転開始、軌道線集電装置をトロリーポールからビューゲルに変更
31・8・15	車扱い貨物営業廃止
32・2・21	市内線でボギー電車運転開始
7・5	高浜線松山市－三津間・郡中線松山市－余戸間自動閉塞式に変更
12・26	高浜線衣山－古町間複線運転復活
35・2・1	郡中線全線自動閉塞式に変更

右上につづく

昭37・2・1	本町線本町－本町七丁目(現本町六丁目)間開業
38・7・1	高浜線古町－松山市間複線運転復活
7・16	高浜線三津－衣山間複線運転復活
40・12・1	森松線廃止
42・6・10	横河原線松山市－平井間750V電化
10・1	横河原線平井－横河原間750V電化
44・12・1	城北線環状化運転開始
45・9・16	本町線電車ワンマン化
46・11・15	環状線電車ワンマン化により軌道線ワンマン化完了
49・3・4	高浜・横河原・郡中線全列車に無線電話設置
51・3・25	郡中線750V昇圧
53・6・26	横河原線4輌編成運転開始
56・7・13	軌道線冷房電車運転開始
8・10	高浜・横河原線直通運転開始
59・8・1	800系(元京王2010系)運行開始
60・7・8	鉄道線冷房電車運転開始(800系)
62・9・12	700系(元京王5000・5100系)運行開始
平5・6・12	鉄道線CTC化
6・3・23	鉄道線ATS使用開始
7・1・15	伊予鉄初のステンレス車610系運行開始
1・16	鉄道線完全冷房化
9・10・25	高浜線衣山－古町間高架化(単線運転:複線運転は平10.7.18)
平10・2・1	鉄道線全駅に自動券売機設置
2・13	松山市駅に自動改集札機設置
13・10・12	軌道線で機関車牽引「坊っちゃん列車」運転開始
14・3・19	軌道線・超低床車2100形営業運転開始
17・8・23	ICカードシステム「ICい～カード」導入
21・8・24	鉄道線で3000系就役

南予鉄道

明27・1・24	南予鉄道株式会社設立
29・7・4	藤原(現松山市)－郡中間開業(762mm・蒸気)
33・5・1	伊予鉄道に合併

道後鉄道

明26・9・14	道後鉄道株式会社設立
28・8・22	一番町(現大街道)－道後・道後－三津口(古町付近)間開業(762mm・蒸気)
33・5・1	伊予鉄道に合併

松山電気軌道

明40・3・31	松山電気軌道設立
44・9・1	住吉町－本町間(廃止区間)、札ノ辻(現本町三丁目)－道後(現道後温泉)間開業(1435mm・600V)
9・19	本町－札ノ辻間開業
45・2・7	住吉町－江ノ口(三津付近)間全通(1435mm・600V)
大10・4・1	伊予鉄道電気に合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
高浜線・横河原線								
○	高浜	たかはま	—	客	⊡	明25. 5. 1	1,339	(移)483m延長(明38.1.10)
○	梅津寺	ばいしんじ	1.2	客	委	昭 6. 5. 1	338	
	港山	みなとやま	2.0	客	委	昭 6. 5. 1	328	(委)昭49.8.13
○	三津	みつ	3.0	客	委	明21.10.28	2,128	☼
	山西	やまにし	4.1	客	委	昭 2.11. 1	2,463	
	西衣山	にしきぬやま	5.2	客	委	昭43. 6.10	1,117	
	衣山	きぬやま	6.1	客	委	昭 2.11. 1	1,864	(委)昭49.6.1
⦿	古町	こまち	7.7	客	委	明21.10.28	2,550	圓☼、(改)三津口(明22.7.20)
	大手町	おおてまち	8.5	客	委	昭 2. 4. 3	2,440	(改)江戸町(昭28.7.1)
○	松山市	まつやまし	9.4	客	⊡	明21.10.28	17,758	日☼、(改)松山(昭2.3.1)、(改)外側(明35.6.1)、(改)松山(明22.7.20)
	石手川公園	いしてがわこうえん	10.2	客		昭47. 6.14	452	

次頁につづく

駅一覧

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	いよ立花	いよたちばな	10.8	客	委	明26 5 7	2,028	☼、(改)立花(昭2.3.1)
	福音寺	ふくおんじ	12.3	客	委	昭43 2 10	1,501	
◉	北久米	きたくめ	13.3	客	委	昭42. 1. 1	1,242	(昇)留→車(昭43.7.1)
◉	久米	くめ	13.9	客	委	明26 5 7	2,598	(移)0.2km横河原方から(昭56.4.22)
	鷹ノ子	たかのこ	15.0	客	委	昭42 10 1	1,038	(移)0.1km横河原方から(昭53.3.14)
◉	平井	ひらい	16.4	客	委	明26 5. 7	1,140	☼、(改)平井河原(明35.6.1)
◉	梅本	うめもと	17.7	客	⊡	昭10 5. 1	1,456	(移)0.2km松山市方から(昭56.5.11)
◉	牛渕団地前	うしぶちだんちまえ	18.4	客	委	昭45 5 1	922	
	牛渕	うしぶち	19.4	客		明32 10. 4	262	(改)田窪(昭41.11.1)、(委)昭49.2.16、(無)
	田窪	たのくぼ	20.3	客	委	昭42 1 1	738	
◉	見奈良	みなら	21.0	客	委	昭13 9 1	924	☼、(移)0.1km横河原方から(昭56.7.20)
	愛大医学部南口	あいだいいがくぶみなみぐち	21.8	客	委	昭56. 8.10	1,250	
	横河原	よこがわら	22.6	客	委	明32 10. 4	1,257	

郡中線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	(松山市)		–					
	土橋	どばし	0.7	客	委	昭28. 4.15	918	(委)昭47.2.1
◉	土居田	どいだ	2.2	客	委	昭 5. 3. 6	1,836	
◉	余戸	ようご	3.5	客	委	明29. 7. 4	2,238	☼
	鎌田	かまた	4.2	客		昭42. 2.15	1,043	(無)平20.9.1
◉	岡田	おかだ	5.6	客	委	明43. 7.18	1,083	
	古泉	こいずみ	6.6	客	委	昭42. 3. 9	1,546	(昇)無→委(平20.9.1)
◉	松前	まさき	7.9	客	⊡	明29. 7. 4	1,014	☼
◉	地蔵町	じぞうまち	8.6	客	委	明34. 2.21	552	☼、(委)昭47.2.1
	新川	しんかわ	9.5	客	委	明42. 7. 1	649	
	郡中	ぐんちゅう	10.7	客	委	明29. 7. 4	1,086	(委)昭49.4.1
	郡中港	ぐんちゅうこう	11.3	客	委	昭14. 5.10	1,037	

城南線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	西堀端	にしほりばた	–	客		明44. 9. 1	505	
○	南堀端	みなみほりばた	0.3	客		明44. 9. 1	652	
	市役所前	しやくしょまえ	0.7	客		大3 8.27認	750	(改)榎前
	県庁前	けんちょうまえ	0.9	客		明44. 9. 1	847	(改)赤十字病院前(昭19.5.1)
	大街道	おおかいどう	1.3	客		明44. 9. 1	4,920	(改)一番町(昭42.1.1)
	勝山町	かつやまちょう	1.7	客		明45. 7. 5	1,554	(改)御宝町(昭42.1.1)
	警察署前	けいさつしょまえ	2.0	客		大15. 5. 2	973	(改)六角堂(昭37.3.18)
○	上一万	かみいちまん	2.3	客		大 2. 4. 3	1,438	☼、(改)一万(昭4.4.1)
	南町	みなみまち	2.7	客		大1. 12. 16認	1,049	(改)農事試験場前(昭19.5.1)
	道後公園	どうごこうえん	3.2	客		大15. 5 2	678	(改)公園前(平16.4.25)
◉	道後温泉	どうごおんせん	3.5	客		明44. 9. 1	2,920	■、(改)道後(昭35.4.1)
○	(上一万)		–					

右上につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	平和通一丁目	へいわどおりいっちょうめ	0.1	客		昭44.12. 1	321	

大手町線・城北線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(西堀端)		–					
	大手町駅前	おおてまちえきまえ	0.3	客		昭 2. 4. 3	526	(改)江戸町駅前(昭28.7.1)
○	松山駅前	まつやまえきまえ	0.6	客		昭 2. 4. 3	3,756	(改)国鉄駅前(昭62.4.1)
	宮田町	みやたちょう	1.0	客		昭42. 2. 1	865	
◉	古町	こまち	1.4	客		明28. 8.22	1,766	■☼
	萱町六丁目	かやまちろくちょうめ	1.9	客		明44.11.16	350	(改)三津口(昭42.1.1)
	本町六丁目	ほんまちろくちょうめ	2.3	客		昭37. 2. 1	930	(改)本町七丁目(昭42.1.1)
◉	木屋町	きやちょう	2.5	客		明28. 8.22	613	(昇)留→車(昭26.6.30)
	高砂町	たかさごちょう	2.8	客		昭 2. 4. 3	299	(改)北味酒(昭42.1.1)、(改)女学校西(昭27.8.4)
	清水町	しみずまち	3.2	客		昭 2. 4. 3	418	(無)昭26.6.30
◉	鉄砲町	てっぽうちょう	3.6	客		昭 2. 4. 3	699	(昇)留→車(昭26.6.30)
	赤十字病院前	せきじゅうじびょういんまえ	3.9	客		昭 2. 4. 3	1,409	(改)護国神社前(昭22.8.1)、(改)練兵場前
○	(平和通一丁目)		4.1					

花園線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(南堀端)		–					
◉	松山市駅前	まつやましえきまえ	0.4	客		昭22. 3.25	7,596	

本町線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	(西堀端)		–					
	本町三丁目	ほんまちさんちょうめ	0.6	客		明44. 9. 1	72	(改)札ノ辻(昭42.1.1)
	本町四丁目	ほんまちよんちょうめ	0.9	客		昭23. 7. 1	68	(改)本町(昭42.1.1)
	本町五丁目	ほんまちごちょうめ	1.2	客		昭37. 2. 1	72	
	(本町六丁目)		1.5					

阿佐海岸鉄道

沿革年表

年月日	事項
昭63· 7· 1	徳島県等が阿佐東線の第三セクターでの建設を決定
63· 9·17	阿佐海岸鉄道株式会社設立
平 4· 3·26	海部―甲浦間開業
20· 6·30	宍喰車庫で回送が壁面に衝突して脱線
平21· 8·30	高千穂鉄道TR-201をASA-301として営業運転開始
22· 3·20	ASA-301をスダチとポンカンのラッピングに変更

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
◉	海部	かいふ	–	客		平 4. 3.26	71	
○	宍喰	ししくい	6.1	客	⊡	平 4. 3.26	38	日■
	甲浦	かんのうら	8.5	客	委	平 4. 3.26	40	

土佐くろしお鉄道

沿革年表

昭38.12.18	国鉄中村線窪川－土佐佐賀間開業
45.10. 1	土佐佐賀－中村間開業
59. 2. 1	貨物営業廃止
61. 5. 8	土佐くろしお鉄道株式会社設立
5.27	中村線第三次特定地方交通線として承認
61.11.22	株主総会にて中村線の引受けを決議
62. 4. 1	JR四国の中村線となる
昭63. 4. 1	窪川－中村間転換開業
平 9.10. 1	中村－宿毛間開業
14. 7. 1	ごめん・なはり線後免－奈半利間開業
17. 3. 2	宿毛駅構内で「南風」17号が車止めを乗り越え駅舎に衝突
4. 7	宿毛線東宿毛－中村間運転再開
11. 1	全線運転再開

中村・宿毛線駅一覧

Ⓙ＝JR四国　　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内配線	駅名	よみ	営業キロ	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
•	窪川	くぼかわ	−	客	Ⓙ	昭38.12.18	293	
	若井	わかい	4.4	客		昭38.12.18	25	
•	川奥	かわおく	8.0	信		昭49. 3. 1	−	
	荷稲	かいな	13.8	客		昭38.12.18	31	
	伊与喜	いよき	18.1	客		昭38.12.18	42	
•	土佐佐賀	とささが	20.8	客		昭38.12.18	192	(貨)昭45.10.1、(無)
	佐賀公園	さがこうえん	22.9	客		平 5.10. 1	0	
	土佐白浜	とさしらはま	24.1	客		昭45.10. 1	1	
	有井川	ありいがわ	27.6	客		昭45.10. 1	15	(改)東大方(昭57.11.15)
	土佐上川口	とさかみかわぐち	29.2	客		昭45.10. 1	25	
	海の王迎	うみのおおむかえ	30.1	客		平15. 4.22	2	
•	浮鞭	うきぶち	31.7	客		昭45.10. 1	40	
	土佐入野	とさいりの	34.3	客		昭45.10. 1	262	(無)平16.4.1
	西大方	にしおおがた	37.2	客		昭45.10. 1	9	
	古津賀	こつか	40.9	客		昭63. 4. 1	128	
•	中村	なかむら	43.0	客	⊡	昭45.10. 1	1,050	日園、(貨)昭59.2.1
	具同	ぐどう	46.2	客		平 9.10. 1	91	
	国見	くにみ	49.2	客		平 9.10. 1	9	
•	有岡	ありおか	54.6	客		平 9.10. 1	71	
	工業団地	こうぎょうだんち	57.7	客		平 9.10. 1	42	
	平田	ひらた	58.3	客		平 9.10. 1	156	
	東宿毛	ひがしすくも	65.2	客		平 9.10. 1	32	
⊙	宿毛	すくも	66.6	客	○	平 9.10. 1	472	
ごめん・なはり線								
⊙	後免	ごめん	−	客		平14. 7. 1		
	後免町	ごめんまち	1.1	客		平14. 7. 1	326	
	立田	たてだ	2.9	客		平14. 7. 1	24	
⊙	のいち		5.7	客	委	平14. 7. 1	1,265	
	よしかわ		8.0	客		平14. 7. 1	22	
•	[illegible]	あかおか	[illegible]	客		平14. 7. 1	[illegible]	
	香我美	かがみ	10.7	客		平14. 7. 1	[illegible]	
⊙	夜須	やす	12.4	客		平14. 7. 1	234	
	西分	にしぶん	16.4	客		平14. 7. 1	39	
⊙	和食	わじき	18.2	客		平14. 7. 1	223	
	赤野	あかの	19.6	客		平14. 7. 1	42	
⊙	穴内	あなない	23.6	客		平14. 7. 1	8	
	球場前	きゅうじょうまえ	26.2	客		平14. 7. 1	222	
⊙	安芸	あき	27.7	客	⊡	平14. 7. 1	1,053	園
	伊尾木	いおき	30.4	客		平14. 7. 1	75	
⊙	下山	しもやま	34.7	客		平14. 7. 1	16	
	唐浜	とうのはま	37.0	客		平14. 7. 1	49	
	安田	やすだ	38.7	客		平14. 7. 1	119	
⊙	田野	たの	41.5	客		平14. 7. 1	138	
	奈半利	なはり	42.7	客	○	平14. 7. 1	358	

右上につづく

土佐電気鉄道

沿革年表

明36. 7. 8	土佐電気鉄道株式会社設立
37. 5. 2	堀詰－乗出(現グランド通)間・梅ノ辻－桟橋(現桟橋車庫前)間開業(1067mm・600V)
38. 4. 7	桟橋を現桟橋通五丁目の位置に0.2km延伸
39. 4. 6	堀詰－梅ノ辻間開業
6.30	土佐電気を合併
10. 9	乗出－鏡川橋間開業
40. 9.16	鏡川橋－咥内間開業
9.24	梅ノ辻－桟橋間複線化
11. 7	枝川－伊野間開業
41. 2.20	咥川－枝川間開業
10.31	堀詰－下知(現宝永町)間複線開業
42. 2.20	堀詰－乗出間複線化
5.22	乗出－本町筋五丁目(現上野五丁目)間複線化
10.30	下知－葛島橋西岸(現知寄町三丁目)間複線開業
43.10.15	葛島橋西岸－鹿児間複線開業
12. 4	鹿児－大津(現清和学園前付近)間複線開業
44. 1.27	大津－後免中町通(現後免中町)間複線開業
5.14	後免中町通－後免町(後免東町通を経て現後免東町)間開業
大 2. 7. 7	堀詰－梅ノ辻間複線化
11. 8. 1	土佐水力電気を合併、土佐電気(2代)を設立
14. 2.21	後免東町通－後免町駅前(現後免町)間複線開業
昭 3. 2.16	高知駅前－播磨屋橋間複線開業
8.10	播磨屋橋－潮江橋北詰間複線開業、堀詰－潮江橋北詰間廃止
16. 7.10	土佐電気の軌道事業を高知鉄道に譲渡
7.12	高知鉄道は土佐交通に社名変更
23. 6. 3	南海鍛圧機(←合同興業←土佐電気)が土佐交通を合併し、土佐電気鉄道(2代)に社名変更
24. 4.18	鉄道線後免－手結間600V電化
7.20	鉄道線手結－安芸間電化
29. 7. 5	高知市内－手結間直通運転開始
30.10.31	高知市内－安芸間直通運転開始
33.10. 1	宝橋－鏡川橋間複線化
45. 4.10	ワンマンカー導入
49. 4. 1	鉄道線廃止
55. 6.17	全車輌のワンマン化完了
平13. 4. 1	高知駅前移設
14. 4.15	超低床車100形運行開始
21. 1.25	ICカードシステム「ですか」導入
2.14	高知駅前を移転

駅一覧

※乗降客数は平成12年度 1日平均(平成21年度輸送人員は平成12年度比84.3%)

ごめん・伊野線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	後免町	ごめんまち	−	客	○	大14. 2.21	1,108	▣☼、(改)後免町駅前(昭49.7.26)
	後免東町	ごめんひがしまち	0.2	客		明44. 5.14	204	(改)後免東町通(昭27.7.1)、(改)後免町(大11.2.21)
	後免中町	ごめんなかまち	0.5	客		明44. 1.27	151	(改)後免中町通(昭27.7.1)、(休)昭19.6.1
	後免西町	ごめんにしまち	0.7	客		明44. 1.27	277	(改)後免西町通(昭43.8.9)、(休)昭17.7.29
	東工業前	ひがしこうぎょうまえ	1.2	客		昭38. 9.10	126	
	住吉通	すみよしどおり	1.4	客		明44. 1.27	121	
	篠原	しのはら	1.8	客		明44 1.27	138	
	小篭通	こごめどおり	2.4	客		明44 1.27	57	
	長崎	ながさき	2.8	客		明44. 1.27	83	(復)昭27.10.15、(休)昭17.7.29
	明見橋	みょうけんばし	3.1	客		明44. 1.27	91	
	一条橋	いちじょうばし	3.5	客		明44. 1.27	52	(復)昭27.10.15、(休)昭17.7.29
	清和学園前	せいわがくえんまえ	3.6	客		昭62.11. 6	320	
	領石通	りょうせきどおり	4.1	客		明43.12. 4	496	
	北浦	きたうら	4.5	客		明43.12. 4	54	
	舟戸	ふなと	5.0	客		明43.12. 4	622	
	鹿児	かこ	5.4	客		明43 10.15	864	(復)昭24.9.22、(休)昭18 1.16
	田辺島通	たべしまどおり	5.9	客		明43.10.15	165	
	東新木	ひがししんぎ	6.2	客		昭50. 4. 8	323	
	新木	しんぎ	6.6	客		明43.10.15	443	
	介良通	けらどおり	7.0	客		明43 10.15	762	(復)昭24.2.22認、(休)昭19.6.1
	文殊通	もんじゅどおり	7.4	客		明43.10.15	352	
	高須	たかす	7.6	客		明43.10.15	223	(復)昭27.7.1、(休)昭17.7.29
	県立美術館通	けんりつびじゅつかんどおり	7.8	客		平 5.11. 1	290	
	西高須	にしたかす	8.0	客		昭39. 8.30	399	
	葛島橋東詰	かずらしまばしひがしづめ	8.4	客		明43.10.15	325	(改)葛島東詰(平14.12.14)←葛島橋東詰←葛島橋東岸
	知寄町三丁目	ちよりちょうさんちょうめ	8.7	客		昭42.10.30	157	(改)葛島西詰(昭47.12.20)←葛島橋←葛島橋西岸
	知寄町	ちよりちょう	9.1	客	○	昭32. 4.21	847	☼、(改)知寄町車庫前(昭62.12.1)
	知寄町二丁目	ちよりちょうにちょうめ	9.3	客		明42.10.30	846	(改)若松町通(昭32.1.8)、(改)海岸通(昭13.2.1)、新地通(昭11.7.27)
	知寄町一丁目	ちよりちょういっちょうめ	9.6	客		昭3.9.19認	659	(改)三条通(昭13.2.1)
	宝永町	ほうえいちょう	9.9	客		明41.10.31	978	(復)昭27.7.1、(改)下知(昭13.2.1)、(休)昭18.1.16
	菜園場町	さえんばちょう	10.3	客		明41.10.31	786	(改)大鋸屋橋通(昭13.2.1)
	デンテツターミナルビル前	でんてつたーみなるびるまえ	10.8	客		昭33 3.26	439	(改)とでん西武百貨店前(平4.4.19)、(改)浦戸町土電会館前(昭48.9.1)
	はりまや橋	はりまやばし	10.9	客		明41.10.31	5,504	
	堀詰	ほりづめ	11.2	客		明37 5 2	1,657	
	大橋通	おおはしどおり	11.5	客		明37 5 2	2,709	←本町下二丁目←本町下二丁
	高知城前	こうちじょうまえ	11.7	客		明37. 5 2	900	(改)公園通(昭53.4.1)、(復)昭25.8.5認、(休)昭19 4.1 ←本町公園通←高知公園通←警察前
	県庁前	けんちょうまえ	11.9	客		明37. 5. 2	1,880	←本町上二丁目←本町上一丁
	グランド通	ぐらんどどおり	12.2	客		明37. 5. 2	715	(改)乗出
	枡形	ますがた	12.4	客		明39.10. 9	587	
	上町一丁目	かみまちいっちょうめ	12.6	客		明39.10. 9	427	(改)本丁筋一丁目(昭41 8.10)、(復)昭27.7.1、(休)昭17.7.29、(改)本町筋一丁目(昭11.8.1)
	上町二丁目	かみまちにちょうめ	12.8	客		昭41. 8.10	783	
	上町四丁目	かみまちよんちょうめ	13.1	客		昭39 5 21認	456	(改)本丁筋四丁目(昭41.8.10)
	上町五丁目	かみまちごちょうめ	13.3	客		明39 10. 9	912	(改)本丁筋五丁目(昭41 8 10)、(改)本町筋五丁目(昭11 8.1)
	旭町一丁目	あさひまちいっちょうめ	13.7	客		明39.10. 9	543	(改)中須賀(昭13.2.1)
	旭駅前通	あさひえきまえどおり	14.0	客		明39.10. 9	1,216	(改)赤石前(昭13.2.1)
	旭町三丁目	あさひまちさんちょうめ	14.3	客		明39.10. 9	989	(復)昭25.4 11認、(休)昭18.1.16、(改)下島(昭13 2 1)
	蛍橋	ほたるばし	14.6	客		昭 4. 1.29	576	
○	鏡川橋	かがみがわばし	15.1	客	○	明39.10. 9	972	☼
	鴨部	かもべ	15.6	客		明40. 9.16	559	
⊙	市場前信号所	いちばまえしんごうしょ		信		昭29. 2. 8	−	(改)鴨部市場前 ⊡客→信(昭47.10.6)
	曙町東町	あけぼのちょうひがしまち	16.0	客		昭31.7.12認	101	
	曙町	あけぼのちょう	16.3	客		明40. 9.16	93	
⊙	朝倉	あさくら	16.5	客		明40. 9.16	676	
	朝倉駅前	あさくらえきまえ	16.7	客		大14. 2. 5	241	
	朝倉神社前	あさくらじんじゃまえ	17.2	客		明40 9.16	46	
	宮の奥	みやのおく	17.7	客		明40. 9.16	104	
	咥内	こうない	18.2	客		明40. 9.16	129	
	宇治団地前	うじだんちまえ	19.1	客		明41 2 20	109	(改)宇治学校前(昭51 11 3)
⊙	八代信号所	やしろしんごうしょ	19.4	信			−	
	八代通	やしろどおり	19.5	客		明41 2.20	449	
	中山	なかやま	19.8	客		明41. 2.20	90	(復)昭24.9.22、(休)昭18.1.16
	枝川	えだがわ	20.1	客		明40.11. 7	237	
	伊野商業前	いのしょうぎょうまえ	20.7	客		明40.11. 7	91	(改)挟間橋(昭38)
	北山	きたやま	21.2	客		昭35.11. 1	54	
	鳴谷	なるたに	21.7	客		明40.11. 7	93	(改)成谷(昭30.6.11)
	伊野駅前	いのえきまえ	21.9	客		昭33. 2 13	99	
○	伊野	いの	22.1	客		明40 11 7	531	(無)平11.8

駅前線・桟橋線

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	高知駅前	こうちえきまえ	−	客		昭 3 2 16	1,694	
	高知橋	こうちばし	0.3	客		平13. 3 27	−	
	蓮池町通	はすいけまちどおり	0.5	客		昭 3 2 16	263	(復)昭35.4.18、(休)昭17.7.29、(改)昭13 2.1
	(はりまや橋)		0 8				3,397	
	梅ノ辻	うめのつじ	1.4	客		明37 5 2	723	

右上につづく

次頁につづく

駅名		累計距離	取扱種別		開設年月日	乗降客数	備考
桟橋通[illegible]丁目	[illegible]	1.9	客		明37. 5. 2	536	(改)桟橋通二丁目(昭30.6.20)、(改)幣田(昭13.2.1)
桟橋通[illegible]丁目	[illegible]	2.1	客		昭25. 8. 5	344	(改)桟橋通三丁目(昭30.6.20)
桟橋通[illegible]丁目	[illegible]	2.4	客		昭30. 6.20	869	
桟橋通四丁目	さんばしどおりよんちょうめ	2.6	客		明37. 5. 2	306	(改)中堤(昭13.2.1)
桟橋車庫前	さんばししゃこまえ	3.0	客		明37. 5. 2	511	日回、(改)岸壁通(平19.1.10)、(改)桟橋(明38.4.7)
桟橋通五丁目	さんばしどおりごちょうめ	3.2	客		明38. 4. 7	203	(改)桟橋(昭13.2.1)

筑豊電気鉄道

沿革年表

昭26. 2.15	筑豊電気鉄道株式会社設立
31. 3.21	貞元(現熊西)—筑豊中間間開業(1435mm・600V)
33. 4.29	筑豊中間—木屋瀬間開業
34. 9.18	木屋瀬—筑豊直方間開業
46. 7.21	筑豊直方—博多間免許失効
51.10	福岡市内線より連接車を購入し、自社車輌を所有
52. 7. 5	新3輌連接車営業運転開始
昭57.11.17	穴生高架化竣工、使用開始
59. 6. 1	冷房車輌運行開始
63. 5.20	自社発注車3000形就役
平 7. 4. 1	西鉄北九州線の運行業務を西日本鉄道より受託
12.11.26	黒崎駅前—熊西間第2種事業者として開業
14.12.20	自動列車停止装置(ATS)導入
19.10.28	2000形導入30年記念「レインボー電車」営業運転開始

駅一覧

◌＝下表の他に皇后崎(熊西—荻原間)　※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内配線	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	黒崎駅前	くろさきえきまえ	—	客		大 3. 6.25	8,500	(移)0.1km短縮(平11.12.22)
	西黒崎	にしくろさき	0.2	客		平 4.10.25	158	回
	熊西	くまにし	0.6	客		昭31. 3.21	620	(改)貞元(昭45.8.20)
	荻原	はぎわら	1.7	客		昭38. 8.25	1,192	
	穴生	あのお	2.3	客		昭31. 3.21	1,225	(高)昭57.11.17
	森下	もりした	2.8	客		昭31.10.15	526	
	今池	いまいけ	3.7	客		昭45.12.20	1,475	
	永犬丸	えいのまる	4.5	客		昭31. 3.21	1,346	
	三ヶ森	さんがもり	5.0	客		昭32. 4.26	2,563	
	西山	にしやま	5.7	客		昭40.12.24	372	☼
	通谷	とおりたに	6.7	客		昭39.12.27	2,196	日
	東中間	ひがしなかま	7.2	客		昭31.10.15	721	
	筑豊中間	ちくほうなかま	7.9	客		昭31. 3.21	1,023	
	希望が丘高校前	きぼうがおかこうこうまえ	8.8	客		昭33. 4.29	1,096	(改)土手ノ内(平20.10.1)
	筑豊香月	ちくほうかつき	10.2	客		昭33. 4.29	715	☼
	楠橋	くすばし	11.5	客		昭33. 4.29	500	回
	新木屋瀬	しんこやのせ	12.1	客		平16. 4.28	204	
	木屋瀬	こやのせ	12.6	客		昭33. 4.29	986	☼
	遠賀野	おんがの	13.9	客		昭34. 9.18	399	
	感田	がんだ	15.2	客		昭34. 9.18	439	

右上につづく

平成筑豊鉄道

沿革年表

伊田線

明26. 2.11	筑豊興業鉄道直方—金田間開業
27. 8.15	筑豊鉄道に社名変更
30.10. 1	九州鉄道が筑豊鉄道を合併
31. 3.29	中泉—日焼間開業(貨物)
32. 3.25	金田—伊田(現田川伊田)間開業
37. 4. 1	赤池信号場(現赤池)—赤池(後の赤池炭坑)間開業(貨物)
39. 9. 9	大城第一(信)—大池第一間開業(貨物)
不 明	中泉—大城第2間開業(貨物)
40. 7. 1	国が九州鉄道を買収
41. 3. 1	本洞分岐—本洞間開業(貨物)
42. 1. 1	金田—堀川間、金田—方城間、金田—金田炭坑間開業(いずれも貨物)
10.12	線路名称制定により伊田線となる
44. 9. 1	直方—金田間複線化
12.28	金田—伊田間複線化
大10.12.13	本洞分岐—本洞間廃止
12. 6. 1	中泉—大城第二間廃止
昭 2. 6.20	金田—金田炭坑間廃止
20. 6.10	中泉—日焼間廃止、金田—堀川間廃止
39. 2.25	中泉—大城第一間廃止
46. 3.15	金田—方城間廃止
53. 3.31	赤池—赤池炭坑間廃止

糸田線

明30.10.20	豊州鉄道後藤寺(現田川後藤寺)—宮床(現糸田)—豊国間開業
34. 9. 3	九州鉄道が豊州鉄道を合併
40. 7. 1	国が九州鉄道を買収
42.10.12	線路名称制定により後藤寺—宮床(現糸田)—豊国間が宮床線となる
昭 4. 2. 1	金宮鉄道宮床—金田間開業
6. 1	金宮鉄道は九州産業鉄道(後の産業セメント鉄道)へ譲渡
18. 7. 1	国が産業セメント鉄道金田—糸田間を買収、糸田線となる
昭20. 6.10	糸田—豊国間廃止(貨物)

田川線

明28. 8.15	豊州鉄道行橋—伊田(現田川伊田)間開業
32. 1.25	香春(現勾金)—夏吉間開業(貨物)
34. 9. 3	九州鉄道が豊州鉄道を合併
42.10.12	行橋—伊田—添田間等が田川線となる
昭31. 3.15	添田—彦山間を日田線に編入
35. 4. 1	伊田—添田間を日田彦山線に編入
48. 4. 1	勾金—夏吉間廃止(貨物)

伊田・糸田・田川各線

昭59. 2. 1	荷物営業廃止
62. 2. 3	第3次特定地方交通線として承認
4. 1	JR九州各線となる
63. 5.13	第4回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
平 1. 4.26	平成筑豊鉄道株式会社設立
10. 1	転換開業
3. 3.16	田川線タブレット閉塞式から電子閉塞式に変更
4.10. 1	石炭輸送廃止
6. 2.28	糸田線タブレット閉塞式から電子閉塞式に変更
10.11. 7	行橋駅高架化
16. 3.26	貨物営業廃止
19. 4. 8	400形「なのはな」就役

門司港レトロ観光線

昭 4. 2.13	門築土地により門司(現門司港)構内側線—門築大久保間1.5km開業(貨物)
5. 4. 1	門司構内側線が鹿児島本線の貨物支線門司—外浜間として正式開業。門司築港は外浜接続となる
18.12. —	門築土地が門築土地鉄道に社名変更
35. 4.15	門築土地鉄道が貨物営業廃止。外浜—門築大久保間の線路は門司市(現北九州市)が継承し、門築大久保—田野浦間の側線とともに田野浦公共臨港鉄道として管理
62. 4. 1	門司港—外浜間をJR貨物が継承
平11. 5.27	田野浦公共臨港鉄道が外浜の側線として認可

次頁につづく

平16· 3·25	貨物列車の運行終了
17·10· 1	営業休止
20· 6· 4	JR鹿児島本線貨物支線と旧田野浦公共臨港鉄道に対し、北九州市が第3種鉄道事業許可を、平成筑豊鉄道が第2種鉄道事業許可を特定目的鉄道として取得
平20· 9· 5	JR鹿児島本線貨物支線廃止
21· 4·26	門司港レトロ観光線九州鉄道記念館ー関門海峡めかり間開業
23·11· 3	線路愛称を「やまぎんレトロライン」から「北九州銀行レトロライン」に変更

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
伊田線								
○	直方	のおがた	–	客		明26 2.11	1,469	(無)平23.4.1
	南直方御殿口	みなみのおがたごてんぐち	1.1	客		平13. 3. 3	75	
	あかぢ		2.4	客		平 2.10. 1	57	(改)あかじ(平13.3.3)
	藤棚	ふじたな	3.6	客		平 2.12.22	228	
	中泉	なかいずみ	4.3	客		明31. 2 9	99	(貨)昭49.3.5
	市場	いちば	6.5	客		平 2. 4. 1	67	
	ふれあい生力	ふれあいしょうりき	7.6	客		平 9. 3.22	200	
	赤池	あかいけ	8.5	客		大11. 4. 1	381	(昇)信→車(昭12.6.25)、(貨)昭40.2.1
	人見	ひとみ	9.1	客		平 2 4 1	129	
(•)	金田	かなだ	9.8	客	○	明26. 2.11	1,036	日 [車]
	上金田	かみかなだ	11.6	客		平 2 4 1	182	
	糒	ほしい	12.8	客		明33. 9.17	122	(貨)昭53.3.1
	田川市立病院	たがわしりつびょういん	13.4	客		平11. 3.22	229	
	下伊田	しもいだ	14.5	客		平 4 4. 1	282	
	田川伊田	たがわいだ	16.1	客		明28. 8.15	967	(改)伊田(昭57.11.3)、(無)平23.4.1
糸田線								
	(金田)		–					
	豊前大熊	ぶぜんおおくま	1.5	客		昭17 10 1	68	(昇)客→般(昭31.1.1)(貨)昭43.5.1(無)昭49.3.5
	松山	まつやま	2.1	客		平 9. 3.22	32	
	糸田	いとだ	3.4	客		明30 10.20	220	(改)宮床(昭18.7.1)、(貨)昭44.10.1
	大藪	おおやぶ	4.9	客		平 2 10 1	328	
	田川後藤寺	たがわごとうじ	6.8	客		明30 10.20	634	(改)後藤寺(昭57.11.3)、(無)平23.4.1
田川線								
	行橋	ゆくはし	–	客		明28. 8 15	1,014	(無)平23.4.1
	美夜古泉	みやこいずみ	2.3	客		平 3.10. 1	121	
	今川河童	いまがわかっぱ	3.0	客		平 2.10. 1	100	
⊙	豊津	とよつ	4.9	客		明28. 8.15	76	(貨)昭38.2.1、(無)平3.3.16
	新豊津	しんとよつ	5.8	客		平 2 10. 1	277	
	東犀川三四郎	ひがしさいがわさんしろう	8.2	客		平 5. 3.18	107	
(•)	犀川	さいがわ	9.7	客	委	明30 4 20	444	(貨)昭46.10.20
⊙	崎山	さきやま	12.4	客		昭29 4 20	41	(昇)信→般(昭31.8.11)、(無)平3 3.16
	源じいの森	げんじいのもり	15.8	客		平 7 7 21	28	
⊙	油須原	ゆすばる	16.9	客		明28. 8.15	123	(貨)昭38.2.1、(無)平3.3.16
	赤	あか	18.4	客		平15. 3.15	64	
	内田	うちだ	20.7	客		平 2 4. 1	45	
	柿下温泉口	かきしたおんせんぐち	22.5	客		平 5. 3.18	32	
⊙	勾金	まがりかね	23.6	客		明28. 8 15	354	(改)香春(昭18.5.1)、(貨)平1.10.1、(無)平3.3.16
	上伊田	かみいだ	24.9	客		平13. 3. 3	74	
○	(田川伊田)		26.3					
門司港レトロ観光線								
	九州鉄道記念館	きゅうしゅうてつどうきねんかん	–	客	⊡	平21. 4.26	931	
	出光美術館	いでみつびじゅつかん	0.5	客		平21. 4.26	189	
	ノーフォーク広場	のーふぉーくひろば	1.4	客		平21. 4.26	15	
	関門海峡めかり	かんもんかいきょうめかり	2.1	客	⊡	平21. 4.26	1,091	
○	瀬戸町車庫(信)	せとまちしゃこしんごうじょう	2.9	信		平21. 4.26	–	[車]

右上につづく

北九州高速鉄道

沿革年表

昭51· 7·31	北九州高速鉄道株式会社設立
12· 6	軌道敷設特許を取得
60· 1· 9	小倉(現平和通)ー企救丘間開業
平10· 4· 1	小倉ー平和通間開業
19· 5· 1	一駅区間と小倉ー旦過間普通運賃100円の企画乗車券「100円モノレール」発売開始

駅一覧

※乗降客数は平成22年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	小倉	こくら	–	客	⊡	平10. 4. 1	16,510	
○	平和通	へいわどおり	0.4	客	⊡	昭60. 1. 9	6,114	(改)平和通(平10.4.1)
	旦過	たんが	0.7	客	⊡	昭60. 1. 9	3,055	☼
	香春口三萩野	かわらぐちみはぎの	1.6	客	⊡	昭60. 1. 9	4,209	
	片野	かたの	2.4	客	⊡	昭60. 1. 9	3,828	
	城野	じょうの	3.2	客	⊡	昭60. 1. 9	1,862	
	北方	きたがた	4.2	客	⊡	昭60. 1. 9	3,294	
	競馬場前	けいばじょうまえ	4.9	客	⊡	昭60. 1. 9	4,908	☼(北方)
	守恒	もりつね	5.7	客	⊡	昭60. 1. 9	4,017	
	徳力公団前	とくりきこうだんまえ	6.6	客	⊡	昭60. 1. 9	4,080	
	徳力嵐山口	とくりきあらしやまぐち	7.3	客	⊡	昭60. 1. 9	2,797	
	志井	しい	8.2	客	⊡	昭60. 1. 9	2,141	
○	企救丘	きくがおか	8.8	客	⊡	昭60. 1. 9	3,705	[車]☼

福岡市交通局

沿革年表

昭56· 7·26	1号線室見ー天神間開業(1067mm・1500V)
昭57· 4·20	1号線天神ー中洲川端間・2号線中洲川端ー呉服町間開業

次頁につづく

[illegible]	[illegible]
59· 1·20	[illegible]
4·27	2号線呉服町—馬出九大病院前間開業
60· 3· 3	1号線博多(仮)—博多間開業
61· 1·31	2号線馬出九大病院前—箱崎九大前間開業
11·12	2号線箱崎九大前—貝塚間開業
平 5· 3· 3	空港線博多—福岡空港間開業
11· 4· 1	地下鉄と西鉄大牟田線·バスとの共通カードシステム(よかネット)導入
[illegible]	地下鉄とJR九州との共通カードシステム(ワイワイカード)導入
15·12· 6	室見駅に九州初のホームドア設置
16· 3·15	空港線全駅にホームドア設置完了
17· 2· 3	七隈線橋本—天神南間開業
18· 1·15	箱崎線全駅にホームドア設置完了
21· 3· 7	ICカードシステムはやかけん導入

駅一覧

※乗客数は乗車のみの数値(降車客を含まず) ※乗客数は平成22年度 1日平均

駅名		営業キロ	取扱種別	駅構配置	開業年月日	乗客数	備考
空港線							
姪浜	めいのはま	—	客	⊡	昭58. 3.22	※42,639	▣☼ ※JR筑肥線乗入23,789人を含む
室見	むろみ	1.5	客	⊡	昭56. 7.26	7,199	
藤崎	ふじさき	2.3	客	⊡	昭56. 7.26	10,389	
西新	にしじん	3.4	客	⊡	昭56. 7.26	20,691	☼(今川橋)
唐人町	とうじんまち	4.6	客	⊡	昭56. 7.26	8,669	
大濠公園	おおほりこうえん	5.4	客	⊡	昭56. 7.26	7,681	
赤坂	あかさか	6.5	客	⊡	昭56. 7.26	12,421	
天神	てんじん	7.3	客	⊡	昭56. 7.26	65,066	
中洲川端	なかすかわばた	8.1	客	▣	昭57. 4.20	10,442	☼、(委)平21.4.1
祇園	ぎおん	9.1	客	⊡	昭58. 3.22	5,505	
博多	はかた	9.8	客	⊡	昭58. 3.22	55,301	(※)0.3km祇園方の仮駅より(昭60.3.3)
東比恵	ひがしひえ	11.0	客	⊡	平 5. 3. 3	8,267	
福岡空港	ふくおかくうこう	13.1	客	⊡	平 5. 3. 3	18,994	☼(榎田)
箱崎線							
(中洲川端)		—	客	▣		1,443	
呉服町	ごふくまち	0.5	客	▣	昭57. 4.20	2,579	(委)平16.7.1
千代県庁口	ちよけんちょうぐち	1.2	客	▣	昭59. 4.27	3,361	(委)平16.7.1
馬出九大病院前	まいだしきゅうだいびょういんまえ	2.1	客	▣	昭59. 4.27	4,201	(委)平16.7.1
箱崎宮前	はこざきみやまえ	2.9	客	▣	昭61. 1.31	3,036	☼(箱崎)、(委)平16.7.1
箱崎九大前	はこざききゅうだいまえ	3.7	客	▣	昭61. 1.31	3,504	(委)平16.7.1
貝塚	かいづか	4.7	客	▣	昭61.11.12	※8,498	(委)平16.7.1 ※西鉄貝塚線乗換3,271人を含む
七隈線							
天神南	てんじんみなみ	—	客	▣	平17 2 3	18,846	
渡辺通	わたなべどおり	0.7	客	▣	平17 2 3	2,066	
薬院	やくいん	1.2	客	▣	平17 2 3	7,068	☼
薬院大通	やくいんおおどおり	1.8	客	▣	平17 2 3	2,106	
桜坂	さくらざか	2.8	客	▣	平17 2 3	1,327	

右上につづく

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
別府	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
茶山	ちゃやま	55	客	▣	平17 2 3	1,756	
金山	かなやま	63	客	▣	平17 2 3	2,386	
七隈	ななくま	71	客	▣	平17 2 3	3,458	
福大前	ふくだいまえ	77	客	▣	平17 2 3	5,764	
梅林	うめばやし	86	客	▣	平17 2 3	1,074	
野芥	のけ	94	客	▣	平17 2 3	3,002	
賀茂	かも	103	客	▣	平17 2 3	2,197	☼
次郎丸	じろうまる	110	客	▣	平17 2 3	2,282	
橋本	はしもと	120	客	▣	平17 2 3	2,529	▣

西日本鉄道

沿革年表

明41·12·17	九州電気軌道株式会社設立
44· 6· 5	門司東本町2丁目—八幡大蔵川間開業(1435mm·600V)
7·15	八幡大蔵川—黒崎駅前間開業
大 3· 6·25	黒崎駅前—折尾間開業
昭17· 2· 1	小倉電気軌道(後の北方線)を買収
9·22	九州鉄道、博多湾鉄道汽船、福博電車、筑前参宮鉄道を合併、西日本鉄道に社名変更
19· 5· 1	粕屋線·宇美線が国有化
23· 7· 5	上久留米線津福—上久留米間休止(昭和26.12.25廃止)
7·15	三井線宮の陣—日吉町間休止(昭27.4.25廃止)
11· 9	甘木線1500V昇圧
11·23	甘木線、大牟田線と直通運転開始
26· 7· 1	宮地岳線宮地岳—津屋崎間開業
9·25	大川線大善寺—大川間休止(昭41.5.6廃止)
11· 1	西鉄久留米—試験場前間複線化
28·10·27	北九州線2輌連接車運転開始
29· 3· 5	新博多(後の千鳥橋)—多々良(現貝塚)間1435mm改軌、600V降圧、福岡市内線が乗入
5·25	北九州線の集電装置をトロリーポールからビューゲルに変更
32· 2·11	西鉄福岡—太宰府間直通運転開始
33· 5·20	北九州線の集電装置をビューゲルからパンタグラフに変更
11·26	福島線日吉町—福島間廃止
昭34· 3· 1	宮地岳線貨物営業休止(昭38.9.20廃止)
5· 1	大牟田線の最高速度を時速85kmから90kmに変更、特急運転開始
35· 3·20	大牟田線倉永—西鉄銀水間·栄町(現新栄町)—大牟田間複線化
5· 1	大牟田線の最高速度を95km/hに変更
8· 1	甘木線、軌道から地方鉄道に変更
36· 4· —	西鉄銀水—栄町間複線化
11· 1	西鉄福岡駅高架化
39· 9· 1	甘木線、自動閉塞式に変更
40·11·20	開—倉永間複線化、大牟田線一部列車6連化
41·10·26	宮地岳線和白駅立体交差化(国鉄共同使用廃止)
42· 2· —	大善寺—三潴間、大溝—蒲池間複線化
43· 4·10	大牟田線大橋—春日原間ATS使用開始
9·14	大牟田線福岡—大橋間ATS使用開始
44· 3· 1	櫛原—西鉄久留米間高架化
3·20	大牟田線春日原—三日市間ATS使用開始
12·20	大牟田線二日市—宮の陣間ATS使用開始
45· 8·20	北九州線ワンマン運行開始
47·12·13	大牟田線列車無線使用開始
12·16	大牟田線全線ATS完備
49· 6·10	大牟田線CTC完成
53· 3· 3	大牟田線大橋—平尾間高架化
10· 1	宮地岳線にCTC ATS設置
54· 2· 1	福岡市内線全廃、宮地岳線千鳥橋—貝塚間廃止
55· 9· 1	宮地岳線ワンマン運行開始

年月日	事項
昭55·11· 2	北方線廃止
57· 3·25	筑紫車輌基地使用開始
平 1· 3·10	8000形特急車営業運転開始
4·25	甘木線初の冷房車600形運転開始、200形全廃
10· 1	甘木線ワンマン運行開始
3· 7·22	宮地岳線車輌冷房化完了
7· 3·25	大牟田線福岡—平尾間高架化
9· 1·15	三潴—大溝間複線化
9·27	福岡駅3線4ホーム完成
12·11·26	北九州線黒崎駅前—折尾間廃止、黒崎駅前—熊西間第3種開業線に変更
13· 1· 1	大牟田線の総称を天神大牟田線に改称
11·10	甘木—花畑間ワンマン運転を甘木—大牟田間に延長
16· 8· 2	宮地岳線貝塚—香椎宮前間高架化
10·17	天神大牟田線西鉄久留米—津福間高架化
18· 5·14	宮地岳線西鉄千早—西鉄香椎間高架化
19· 4· 1	宮地岳線西鉄新宮—津屋崎間廃止、宮地岳線を貝塚線に改称
20· 2·16	特急列車の最高速度を100km/hから110km/hに
5·18	ICカードシステムnimoca導入
22· 3·13	貝塚線にICカードシステムnimoca導入

九州鉄道

年月日	事項
大 4·10· 1	筑紫電気軌道株式会社設立
11· 6·15	九州鉄道に社名変更
13· 4·12	福岡(現西鉄福岡(天神))—久留米(現西鉄久留米)間開業(1435mm·1500V)
6·30	三井電気軌道を合併
昭 5·11·20	福岡—久留米間急行運転開始
7·12·28	久留米—津福間開業
9· 6·30	太宰府軌道を合併
12· 6·22	大川鉄道を合併
10· 1	津福—大善寺間1435mm改軌、大善寺—柳河(現西鉄柳河)間開業
13· 9·1	柳河—中島(現西鉄中島)間開業
10· 1	中島—栄町(現新栄町)間開業
12· 1	福岡—津福間·二日市—太宰府間、軌道から地方鉄道に変更
14· 7· 1	栄町—大牟田間開業、福岡—大牟田間全通
11· 1	福岡—大牟田間急行運転開始
昭17· 9·21	西日本鉄道に統合

三井電気軌道

年月日	事項
明45· 4·23	三井電気軌道株式会社設立
大 2· 7·18	日吉町(久留米)—福島間開業(1435mm·600V)
4·10·15	宮ノ陣(現宮の陣付近)—北野間開業
5· 9·27	日吉町—櫛原間開業
10·12· 8	北野—甘木間開業
13· 4· 1	宮ノ陣—櫛原間開業、日吉町—甘木間全通
6·30	九州鉄道に合併、三井線となる

太宰府馬車軌道→太宰府軌道

年月日	事項
明35· 5· 1	太宰府馬車鉄道二日市駅前—太宰府間開業(914mm·馬力)
40· 7·17	太宰府軌道に社名変更
大 2· 1·20	馬力を蒸気機関車に変更
昭 2· 9·24	(九州鉄道)二日市(現西鉄二日市)—太宰府間1435mm改軌·1500V電化
4· 9· 5	(国鉄)二日市駅前—九鉄二日市間廃止
9· 6·30	九州鉄道に合併

大川鉄道

年月日	事項
明42· 9·20	大川軌道株式会社設立
44· 8·17	大川軽便鉄道に社名変更
大 1·12·30	上久留米—津福—大善寺—岩津間開業(1067mm·蒸気)
2· 1·11	大川鉄道に社名変更
昭 8· 4· 1	ガソリンカー運転開始
12· 6·22	九州鉄道に合併

博多湾鉄道

年月日	事項
明29· 2	博多湾鉄道設立
37· 1· 1	西戸崎—須恵間開業(1067mm·蒸気)
38· 6· 1	須恵—新原間開業
12·29	新原—宇美間開業
大 9· 3·25	博多湾鉄道汽船に社名変更
13· 1·23	津屋崎軌道(福間—津屋崎間·914mm·馬力)を合併
5·23	新博多(後の千鳥橋)—和白間開業
14· 7· 1	和白—宮地岳間開業
昭 4· 8·16	新博多—宮地岳間1500V電化
14· 4·13	福間—津屋崎間馬車軌道を廃止
17· 9·22	九州電気軌道に合併

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
天神大牟田線								
⊙	西鉄福岡(天神)	にしてつふくおか(てんじん)	—	客	⊡	大13. 4.12	128,426	(改)西鉄福岡(平13.1.1)、(移)0.1km短縮(平7.5.27)、(移)0.1km短縮(昭58.8.3)、(高)昭36.11.1、(改)九鉄福岡(昭17.9.22)、(改)福岡(昭15頃)、(移)0.1km短縮(昭11.3.29)
	薬院	やくいん	0.8	客	⊡	昭 2. 6. 1	35,657	☼、(高)平7.3.25
	西鉄平尾	にしてつひらお	1.8	客	⊡	大13. 4.12	11,195	(改)平尾(昭17.9.22)←九鉄平尾←平尾←八幡
	高宮	たかみや	2.9	客	⊡	大13. 4.12	18,251	☼、(高)昭53.3.3
⊙	大橋	おおはし	4.3	客	⊡	大13. 4.12	34,120	(高)昭53.3.3
	井尻	いじり	6.1	客	⊡	大13. 4.12	20,433	
	雑餉隈	ざっしょのくま	8.0	客	⊡	大13. 4.12	14,469	(改)西鉄雑餉隈(昭46.3.1)←九鉄雑餉隈←雑餉隈
⊙	春日原	かすがばる	9.5	客	⊡	大13. 4.12	20,012	☼
	白木原	しらきばる	10.8	客	⊡	昭19. 6. 1	8,742	
	下大利	しもおおとし	11.6	客	⊡	大13. 4.12	15,487	
	都府楼前	とふろうまえ	13.8	客	⊡	大13. 4.12	6,261	
⊙	西鉄二日市	にしてつふつかいち	15.2	客	⊡	大13. 4.12	22,320	(改)九鉄二日市(昭17.9.22)←二日市
	紫	むらさき	16.1	客	⊡	平22. 3.27	4,923	
	朝倉街道	あさくらがいどう	17.6	客	⊡	大13. 4.12	12,516	☼(朝倉)
	桜台	さくらだい	19.4	客	⊡	昭46. 3. 1	2,243	
⊙	筑紫	つくし	20.8	客	⊡	大13. 4.12	6,181	▣☼
	津古	つこ	23.0	客	⊡	大13. 4.12	2,914	
	三国が丘	みくにがおか	24.1	客	⊡	平 4. 3.25	4,542	
	三沢	みつさわ	25.6	客	⊡	大13. 4.12	2,037	☼
	大保	おおほ	27.0	客	⊡	大13. 4.12	2,748	
⊙	西鉄小郡	にしてつおごおり	28.7	客	⊡	大13. 4.12	11,806	(改)九鉄小郡(昭17.9.22)←小郡
	端間	はたま	30.7	客	⊡	大13. 4.12	1,728	
	味坂	あじさか	33.7	客		大13. 4.12	240	☼
⊙	宮の陣	みやのじん	36.5	客	⊡	大13. 4.12	2,282	(改)宮ノ陣
	櫛原	くしわら	37.7	客	⊡	昭11. 3.10	930	
⊙	西鉄久留米	にしてつくるめ	38.6	客	⊡	大13. 4.12	35,747	(改)九鉄久留米(昭17.9.22)←久留米、(高)昭44.3.1
⊙	花畑	はなばたけ	39.5	客	⊡	昭 8.10.26	7,178	(高)平16.10.17
○	試験場前	しけんじょうまえ	40.1	客	⊡	昭 7.12.28	2,927	(高)平16.10.17
⊙	津福	つぶく	41.4	客	⊡	大10. 3.12	2,569	☼
⊙	安武	やすたけ	42.8	客		大 1.12.30	1,058	
⊙	大善寺	だいぜんじ	45.1	客	⊡	大 1.12.30	3,490	
○	三潴	みずま	46.9	客	⊡	昭12.10. 1	857	
⊙	犬塚	いぬづか	48.0	客	⊡	昭12.10. 1	1,031	☼
○	大溝	おおみぞ	50.6	客	⊡	昭12.10. 1	1,028	
	八丁牟田	はっちょうむた	52.9	客	⊡	昭12.10. 1	1,283	
○	蒲池	かまち	55.5	客	⊡	昭12.10. 1	424	

次頁につづく

構内種別	駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
⊙	西鉄柳川	[illegible]	58.3	客	⊡	[illegible]	11,638	☼(柳川)、(改)西鉄柳河(昭46.3.1)、(改)九鉄柳河(昭17.9.22)←柳河
	徳益	とくます	59.7	客		昭13. 9. 1	250	
⊙	塩塚	しおつか	61.1	客	⊡	昭13. 9. 1	555	
⊙	中島信号所	なかしましんごうしょ	63.1	信			−	
	西鉄中島	にしてつなかしま	63.5	客	⊡	昭13. 9. 1	1,011	(改)九鉄中島(昭17.9.22)←中島
⊙	江の浦	えのうら	65.1	客	⊡	昭13.10. 1	315	
⊙	開	ひらき	66.6	客	⊡	昭13.10. 1	615	
⊙	西鉄渡瀬	にしてつわたぜ	67.9	客	⊡	昭13.10. 1	400	☼(渡瀬)、(改)九鉄渡瀬(昭17.9.22)←渡瀬
	倉永	くらなが	69.6	客	⊡	昭13.10. 1	1,187	
	東甘木	ひがしあまぎ	70.8	客	⊡	昭27. 1. 6	513	
	西鉄銀水	にしてつぎんすい	72.1	客	⊡	昭13.10. 1	734	☼(銀水)、(改)九鉄銀水(昭17.9.22)←銀水
	新栄町	しんさかえまち	73.7	客	⊡	昭45. 4.28	4,635	(移)221m大牟田方から、(改)西鉄栄町(昭45.4.28)、(改)九鉄栄町(昭17.9.22)←栄町
⊙	大牟田	おおむた	74.8	客	⊡	昭14. 7. 1	8,814	
	太宰府線							
⊙	(二鉄二日市)		−					
	西鉄五条	にしてつごじょう	1.4	客	⊡	昭 3. 5. 3	6,188	(改)種鶏場前(昭23.10.25)、(改)五条(昭17.6.10)
⊙	太宰府	だざいふ	2.4	客	⊡	昭 2. 9.24	11,030	(移)0.1km二日市方の仮駅から(昭6.9.23認)
	甘木線							
⊙	(宮の陣)		−					
	五郎丸	ごろうまる	0.9	客	委	大 4.10.15	494	
⊙	学校前	がっこうまえ	1.7	客	委	大 4.10.15	291	(改)宮ノ陣学校前(昭14.12.31)
	古賀茶屋	こがんちゃや	3.9	客	委	大 4.10.15	599	
⊙	北野	きたの	5.4	客	⊡	大 4.10.15	1,669	☼
	大城	おおき	8.0	客	委	大10.12. 8	764	
⊙	金島	かねしま	9.4	客	委	大10.12. 8	721	
	大堰	おおぜき	11.6	客	委	大10.12. 8	363	
⊙	本郷	ほんごう	13.1	客	委	大10.12. 8	418	
	上浦	かみうら	14.9	客		大10.12. 8	153	
	馬田	まだ	16.1	客		大10.12. 8	121	
⊙	甘木	あまぎ	17.9	客	⊡	大10.12. 8	1,449	
	貝塚線							
⊙	貝塚	かいづか	−	客	⊡	昭25. 4.20	12,523	團、(改)競輪場前(昭37.11.1)、(改)西鉄多々良(昭29.3.5)、(移)160m短縮(昭60.8.30)
⊙	名島	なじま	1.4	客	⊡	大13. 5.23	1,946	
⊙	西鉄千早	にしてつちはや	2.5	客	⊡	昭26. 6.15	3,611	(高)(移)0.2km貝塚方から(平16.8.2)
	香椎宮前	かしいみやまえ	3.1	客	⊡	昭34. 3. 1	2,362	(高)平18.5.14
⊙	西鉄香椎	にしてつかしい	3.6	客	⊡	大13. 5.23	3,250	☼(香椎)、(改)新香椎(昭25.5.1)、(高)平18.5.14
⊙	香椎花園前	かしいかえんまえ	4.7	客	⊡	昭?. 4. 1	[illegible]	(改)[illegible]前(昭32.5.1?)
⊙	唐の原	とうのはる	6.0	客	⊡	昭61.11. 1	948	
⊙	和白	わじろ	7.1	客	⊡	大13. 5.23	1,805	
⊙	三苫	みとま	8.9	客	⊡	大14. 7. 1	3,137	(移)0.2km貝塚方から(昭47.5.5)、(昇)留→車(昭61.11.1)
⊙	西鉄新宮	にしてつしんぐう	10.9	客	⊡	大14. 7. 1	1,314	(改)新宮港(昭25.5.15)

右上につづく

甘木鉄道

沿革年表

- 昭14· 4·28 甘木線基山—甘木間開業
- 41· 2· − 太刀洗飛行場跡地にキリンビール福岡工場操業開始。太刀洗—工場間専用線新設
- 56· 9·18 第一次特定地方交通線として承認
- 59· 2· 1 太刀洗—甘木間貨物営業廃止
- 9·19 基山—太刀洗間貨物営業廃止
- 昭60· 4· 5 第9回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決定
- 7·11 甘木鉄道株式会社設立
- 61· 4· 1 基山—甘木間転換開業
- 12· − 特殊自動閉塞式に変更
- 平15· 4· 1 大原信号所開設、太刀洗交換可能化により平日朝夕15分毎運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成11年度 1日平均

構内種別	駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	基山	きやま	−	客		昭14. 4.28	1,280	
	立野	たての	1.3	客		昭62.11.11	66	
⊙	大原(信)	おおはらしんごうじょう	2.5	信		平15. 4. 1	−	
	小郡	おごおり	3.8	客		昭14. 4.28	2,060	(貨)昭48.4.1、(改)筑後小郡、(移)0.4km基山方から(昭61.4.1)
	大板井	おおいたい	4.5	客		昭62.11. 1	110	
⊙	松崎	まつざき	6.4	客		昭14. 4.28	714	(貨)昭47.2.10、(改)筑後松崎(昭61.4.1)、(昇)留→車、無→有(昭61.4.1)、(無)昭61.12
	今隈	いまぐま	7.7	客		平14.12. 1		
	西太刀洗	にしたちあらい	8.4	客		昭14. 4.28	514	
	山隈	やまぐま	9.6	客		昭62.11. 1	356	
⊙	太刀洗	たちあらい	10.4	客		昭14. 4.28	320	(貨)昭59.9.19、(無)昭61.11、(昇)留→車(平15.4.1)
	高田	たかた	11.8	客		昭62.11. 1	178	(改)筑前高田(昭61.4.1)
⊙	甘木	あまぎ	13.7	客	⊡	昭14. 4.28	1,542	[illegible]團、(貨)昭59.2.1

松浦鉄道

沿革年表

- 明31· 8· 7 伊万里鉄道有田—伊万里間開業
- 12·28 九州鉄道が伊万里鉄道を合併
- 40· 7· 1 国が九州鉄道を買収
- 42·10·12 線路名称制定により伊万里線となる
- 昭 5· 3·21 伊万里—楠久間開業
- 10· 1 楠久—今福間開業
- 8· 6·25 今福—志佐(現松浦)間開業
- 10· 8· 6 志佐—平戸口(現たびら平戸口)間開業
- 昭10·11· 9 佐世保線佐世保—北佐世保間開業
- 11·10· 1 佐世保鉄道を買収、松浦線とする
- 14· 1·25 伊万里線平戸口—潜竜(現潜竜ケ滝)間開業
- 18· 8·30 松浦線北佐世保—左石間開業。柚木—左石—相浦間1067mmに改軌(肥前中里—相浦間は新線移設)。上佐世保—左石間廃止。佐世保線佐世保—北佐世保間を松浦線に編入

次頁につづく

年月日	事項
昭19· 4·13	伊万里線潜竜—肥前吉井(現吉井)間開業。臼ノ浦—佐々—肥前吉井—世知原間1067mmに改軌
20· 3· 1	佐々—相浦間新線開業により全通。伊万里線を松浦線に編入。肥前吉井—世知原間を世知原線に、左石—柚木間を柚木線に、佐々—臼ノ浦間を臼ノ浦線に変更。実盛谷—四ツ井樋間廃止
37· 8· 1	博多—佐世保間(松浦線経由)準急「九十九島」運転開始
41· 3· 5	「九十九島」が急行に昇格
42· 9· 1	柚木線廃止
46·12·26	世知原線、臼ノ浦線廃止
47· 3·15	蒸気機関車運行終了
57·11·15	貨物営業廃止
59· 6·22	第2次特定地方交通線として承認
62· 3·20	第5回協議会にて第三セクター鉄道への接続を決定
昭62· 4· 1	JR九州松浦線となる
12·10	松浦鉄道株式会社設立
63· 4· 1	有田—佐世保間転換開業
平 4· 3·20	佐世保—ハウステンボス間直通運転開始
13·12·26	佐世保駅付近高架化

佐世保軽便鉄道→佐世保鉄道

年月日	事項
大 7· 8·21	佐世保軽便鉄道株式会社設立
9· 3·27	相浦—大野(現左石)—柚木間開業(762mm·内燃)
10·10· 7	大野—上佐世保間開業
12·12·26	佐世保鉄道に社名変更
昭 6· 8·29	実盛谷—四ツ指(後の四つ井樋)—臼ノ浦間開業
12·27	四ツ指(後の四ツ井樋)—佐々間開業
8·10·24	佐々—世知原間開業(岡本彦馬から譲受した専用鉄道を地方鉄道に変更)
11·10· 1	国有化

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名	よみ	累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	有田	ありた	—	客	○	明31. 8. 7	706	
	三代橋	みだいばし	1.7	客		平 1. 3.11	106	
	黒川	くろごう	2.8	客		平 9. 3.22	65	
⊙	蔵宿	ぞうしゅく	3.8	客		明31. 8. 7	75	(貨)昭37.2.15、(無)昭63.4.1
	西有田	にしありた	4.8	客		平 8. 3.16	124	
	大木	おおぎ	6.1	客		昭35. 4. 1	53	
	山谷	やまだに	7.0	客		平 3. 3.16	71	
⊙	夫婦石	めおといし	7.9	客		明31. 8. 7	38	(貨)昭41.4.1、(昇)留→車(平1.3.11)
	金武	かなたけ	9.7	客		昭35. 5. 1	25	
	川東	かわひがし	11.6	客		平 1. 3.11	274	
⊙	伊万里	いまり	13.0	客	○	明31. 8. 7	1,232	(貨)昭37.11.15
	東山代	ひがしやましろ	16.3	客		昭 5. 3.21	67	(貨)昭37.10.1
	里	さと	17.5	客		平 2. 3.10	60	
⊙	楠久	くすく	18.6	客		昭 5. 3.21	160	(貨)昭37.10.1、(昇)留→車(平4.7.15)
	鳴石	なるいし	20.0	客		平 2. 3.10	103	
⊙	久原	くばら	21.7	客		平 5.10. 1	127	(貨)昭53.6.15、(無)昭63.4.1
	波瀬	はぜ	22.8	客		平 3. 3.16	21	
	浦ノ崎	うらのさき	24.8	客		昭 5.10. 1	103	(貨)昭37.10.1、(無)昭63.4.1
	福島口	ふくしまぐち	25.3	客		平 2. 3.10	99	
⊙	今福	いまぶく	27.5	客		昭 5.10. 1	199	(貨)昭45.10.1、(無)昭63.4.1
	鷹島口	たかしまぐち	28.7	客		平 2. 3.10	119	(改)福島鷹島口(平6.10.3)
	前浜	まえはま	32.4	客		平 2. 3.10	55	
	調川	つきのかわ	33.5	客		昭 8. 6.25	123	(貨)昭45.10.1
⊙	松浦	まつうら	35.6	客	○	昭 8. 6.25	570	(改)志佐(昭34.10.1)、(貨)昭37.11.15
	松浦発電所前	まつうらはつでんしょまえ	38.2	客		平 1. 3.11	25	
⊙	御厨	みくりや	41.6	客		昭10. 8. 6	313	(改)肥前御厨(昭63.4.1)、(貨)昭45.10.1、(無)昭63.4.1
	西木場	にしこば	44.4	客		平 3. 3.16	57	
	東田平	ひがしたびら	46.3	客		昭10. 8. 6	19	(改)田平(平1.3.11)
	中田平	なかたびら	48.1	客		平 3. 3.16	27	
⊙	たびら平戸口	たびらひらどぐち	51.2	客	○	昭10. 8. 6	278	(改)平戸口(平1.3.11)、(貨)昭49.10.1
	西田平	にしたびら	53.8	客		平 1. 3.11	412	
	すえたちばな		58.2	客		平11. 3.13	35	
⊙	江迎鹿町	えむかえしかまち	60.0	客		昭14. 1.25	543	(改)江迎(昭63.4.1)、(貨)昭57.11.15、(無)昭63.4.1
	高岩	たかいわ	61.4	客		平 1. 3.11	148	
	いのつき		64.9	客		平 2. 3.10	76	
	潜竜ケ浜	せんりゅうがたき	66.5	客		昭14. 1.25	173	(改)昭43.2.1、(改)潜竜(昭63.4.1)
⊙	吉井	よしい	68.8	客		昭 8.10.24	210	(昇)貨→般(昭9.2.11)、(改)吉井(昭9.4.18)、(貨)昭45.10.1、(改)肥前吉井(昭63.4.1)、(無)昭63.4.1
	神田	こうだ	70.3	客		昭 9. 2.11	63	(改)肥前神田(昭63.4.1)、(改)神田(昭11.10.1)
	清峰高校前	せいほうこうこうまえ	72.4	客		昭34. 1.20	557	(改)上佐々(平19.3.18)
⊙	佐々	さざ	74.0	客	⊡	昭 6.12.27	578	▣、(貨)昭57.11.15
	小浦	こうら	75.8	客		昭 6. 8.29	357	(貨)昭35.1.15、(無)昭45.10.1
⊙	真申	まさる	77.7	客		昭 6. 8.29	79	(貨)昭44.10.1、(昇)留→車(平4.7.15)
	棚方	たながた	78.3	客		平 1. 3.11	198	
⊙	相浦	あいのうら	79.7	客		大 9. 3.27	151	(貨)昭53.6.15、(無)昭63.4.1
	大学	だいがく	80.9	客		平 3. 3.16	963	(改)大学前(平6.10.3)
⊙	上相浦	かみあいのうら	81.7	客		大 9. 3.27	635	(改)山口(大11.6.1)、(移)昭18.8.30、(貨)昭37.10.1、(無)昭45.10.1、(昇)留→車(平4.7.15)
	本山	もとやま	83.5	客		平 6.10. 3	165	
⊙	中里	なかざと	84.0	客		大 9. 3.27	142	(改)中里(昭11.10.1)、(貨)昭37.10.1、(無)昭38.4.1、(改)肥前中里(昭63.4.1)、(昇)留→車(平1.3.11)
	皆瀬	かいぜ	85.5	客		大 9. 3.27	182	(改)昭37.10.1
	野中	のなか	86.2	客		平 2. 3.10	139	
⊙	左石	ひだりいし	87.4	客		大 9. 3.27	1,007	(改)大野(昭4.4.20)、(貨)昭45.10.1、(無)昭63.4.1
	泉福寺	せんぷくじ	88.4	客		平 1. 3.11	1,002	
	山の田	やまのた	89.5	客		平 2. 3.10	83	
⊙	北佐世保	きたさせぼ	90.6	客		昭10.11. 9	352	(貨)昭35.1.15、(無)昭45.10.1、(昇)留→車(平1.3.11)
	中佐世保	なかさせぼ	92.6	客		昭36. 7.15	198	
	佐世保中央	させぼちゅうおう	92.8	客	○	平 2. 3.10	838	
⊙	佐世保	させぼ	93.8	客	⊡	昭10.11. 9	1,270	日、(高)平13.12.26

右上につづく

島原鉄道

沿革年表

年月日	事項
明41 5 5	島原鉄道株式会社設立
44· 6·20	本諫早—愛野村(現愛野)間開業(1067mm·蒸気)
8·21	諫早—本諫早間開業
大 1·10·10	愛野村—神代町間開業
2· 5·10	神代町—大三東間開業
9·24	大三東—湊新地(島原湊を経て現南島原)間開業
昭 2· 6· 3	温泉鉄道の車輛が諫早—小浜間を直通運転開始
6·10·23	口之津鉄道車輛の直通運転認可
9· 2·15	内燃動力併用開始
10· 6· 1	雲仙鉄道(愛野村—小浜間)の営業管理を委託される
13· 8·16	雲仙鉄道廃止
18· 7· 1	口之津鉄道を合併
22· 9· –	諫早—多比良間通票閉塞式に変更
23· 7·16	急行料金を設定
12· –	全線を通票閉塞式に変更
24· 5·25	戦後私鉄で初めてお召列車運転(諫早—島原間)
32· 7·25	諫早島原地方大水害、復旧に55日間を要す
33· 4·11	長崎乗入れ列車運転開始
35· 5· 1	博多乗入れ列車運転開始
10· 1	佐世保乗入れ列車運転開始
43· 5·25	本諫早—加津佐間CTC化
6·18	蒸気機関車全廃
55·10· 1	国鉄乗入れ列車を廃止
昭57·10·10	小荷物取扱廃止
58· 4· 1	手荷物取扱廃止
59· 2· 1	郵便物輸送廃止
10· 1	貨物営業廃止
平 1· 3·11	急行運転休止
2· 3·10	諫早—本諫早間自動閉塞化
3· 6· 3	雲仙普賢岳大火砕流発生により翌日より南島原—布津間運休
12·27	全線運転再開(以降、運転不能と再開を3度繰り返す)
4·11· 3	阿母崎—吾妻間で正面衝突事故
5· 4·28	水無川橋梁周辺の線路埋没、復旧見込たたず
12·25	自動列車停止装置(ATS)使用開始
7· 7· 9	水無川流域周辺高架化工事(2.6km)起工
9· 4· 1	島原外港—瀬野深江間高架化工事完成により全通、急行運転復活
3· 3	列車無線使用開始
11· 3·13	急行運転区間を諫早—南島原間に変更
4· 1	ワンマン運転開始
20· 4· 1	島原外港—加津佐間廃止

口之津鉄道

年月日	事項
大 8· 4·10	口之津鉄道株式会社設立
11· 4·22	島原湊—堂崎間開業(1067mm·蒸気)
15· 7· 2	堂崎—南有馬(後の原城)間開業
昭 3· 2·25	南有馬—口之津間開業
3· 1	口之津—加津佐間開業
5· 5·30	内燃動力併用開始
18· 7· 1	島原鉄道に合併

駅一覧

※乗降客数は平成10年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	諫早	いさはや	–	客		明44 8.21	1,502	Ⓙ→(無)平11.3.13
⊙	本諫早	ほんいさはや	1.5	客	⊡	明44. 6.20	922	(貨)昭54.4.30
	幸	さいわい	2.9	客		平12. 3.11	66	
	小野本町	おのほんまち	4.8	客		明44 6.20	120	(改)小野村(昭39.1.7)、(委)昭39.6.1、(無)昭43.3.15、(貨)昭43.3.1、(荷)昭43.8.30
	干拓の里	かんたくのさと	5.5	客		平 7. 4.20	139	
⊙	森山	もりやま	7.5	客		明44 6.20	65	(委)昭39.6.1、(貨)昭43.3.31、(無)昭43.6.15
	釜ノ鼻	かまのはな	6.9	客		昭 5. 9. 1	39	(委)昭37.3.1、(貨)昭39.3.31、(無)昭39.5.1
	諫早東高校前	いさはやひがしこうこうまえ	11.4	客		昭59.11.12	341	
⊙	愛野	あいの	12.4	客	委	明44. 6.20	408	(改)愛野村(昭24.8.1)、(委)昭46.8.1、(貨)昭59.9.30
	阿母崎	あぼざき	14.4	客		昭30. 3. 9	153	(改)吾妻崎(昭35.11.5)
⊙	吾妻	あずま	16.6	客	委	大 1.10.10	518	(改)山田村(昭35.11.5)、(委)昭41.2.1、(貨)昭45.6.30
⊙	古部	こべ	19.6	客		大 1.10.10	109	(委)昭39.9.1、(無)不明、(貨)昭45.6.30
	大正	たいしょう	20.8	客		昭30. 3. 9	153	
⊙	西郷	さいごう	23.0	客		大 1.10.10	254	(委)昭41.8.1、(貨)昭43.3.31、(無)平12.4.1
⊙	神代町	こうじろまち	25.5	客		大 1.10.10	301	(委)昭46.8.1、(貨)昭45.6.30、(無)平12.10.7
⊙	多比良町	たいらまち	29.4	客	⊡	大 2. 5.10	836	(委)昭59.9.30
	島鉄湯江	しまてつゆえ	31.8	客		大 8. 5. 6	241	(改)湯江(昭9)、(委)昭和41.3.1、(貨)昭43.3.31、(荷)昭43.8.30、(無)平12.4.1
⊙	大三東	おおみさき	34.1	客		大 2. 5.10	120	(委)昭39.9.1、(貨)昭43.3.31、(無)昭55.2.1
	松尾町	まつおまち	35.2	客		昭 6.10. 1	110	(荷)昭39.9.1、(委)昭41.6.1、(貨)昭43.3.31、(無)昭48.2.1
⊙	三会	みえ	37.5	客		大 2. 9.24	121	(貨)昭39.3.31、(委)昭41.6.1、(無)昭48.2.1
⊙	島原	しまばら	40.5	客	⊡	大 2. 9.24	1,767	(貨)昭59.9.30
	島鉄本社前	しまてつほんしゃまえ	41.5	客		昭59.11.12	246	日
⊙	南島原	みなみしまばら	42.3	客	○	大 2. 9.24	130	(国)、(貨)昭32.3.21、(改)島原湊(昭35.11.5)(改)湊新地(大7.7.16)
	島原外港	しまばらがいこう	43.2	客		昭35.11.11	345	(委)昭48.2.1、(貨)平9.4.1、(無)平20.4.1

右上につづく

長崎電気軌道

沿革年表

年月日	事項
大 3· 8· 2	長崎電気軌道株式会社設立
4·11·16	病院下(現大学病院前)—築町間開業(1435mm·600V)
5·12·27	築町—石橋間開業
8·12·25	長崎駅前—桜町間開業
9· 7· 9	桜町—馬町(現諏訪神社前)間開業
7· 9	病院下—下の川(浜口町—松山町間)間開業
12·25	古町(公会堂前付近)—築町間開業
10· 4·30	西浜町—思案橋間開業
昭 8·12·25	下の川—大橋間開業
9·12·20	諏訪神社下(現諏訪神社前)—蛍茶屋間開業
20· 8· 9	原爆投下により全線不通
11·25	長崎駅前—西浜町—蛍茶屋間復旧
21· 5·16	西浜町—思案橋間以外復旧
昭25· 2·10	初のボギー車運行開始
9·16	大橋—住吉間開業
28· 7· 1	西浜町—思案橋間復旧
29·11· 1	集電装置をビューゲルに変更
35· 5· 8	住吉—赤迫間開業
43· 6·17	思案橋—正覚寺下間開業
12· 1	ワンマン運転開始
52· 3·16	全系統ワンマン化完了
8· 4	一日乗車券発売開始
55· 8· 9	軽快電車2000形営業運転開始
平 1· 3·31	諏訪神社前—蛍茶屋間の軌道を移設してセンターポール化
16· 3· 1	超低床車3000形就役
21·10· 1	運賃を100円から120円に改定
23· 2·15	5000形就役

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
赤迫支線・本線								
○	赤迫	あかさこ	−	客		昭35. 5. 8	4,400	
	住吉	すみよし	0.3	客		昭25. 9.16	3,300	
	昭和町通り	しょうわまちどおり	0.5	客		昭35. 5. 7	900	
	千歳町	ちとせまち	0.6	客		平10. 5. 7	3,200	
	若葉町	わかばまち	0.8	客		昭27. 4. −	1,400	
	長崎大学前	ながさきだいがくまえ	1.1	客		昭25. 9.16	3,200	(改)家野町(昭41.9.20)
	岩屋橋	いわやばし	1.3	客		昭25. 9.16	2,500	
	浦上車庫前	うらかみしゃこまえ	1.6	客		昭25. 9.16	2,100	日圓☼(西町)、(改)西町車庫前(昭41.9.20)
	大橋	おおはし	1.8	客		昭 8.12.25	1,800	
	松山町	まつやままち	2.3	客		昭 8.12.25	3,800	☼(松山)
	浜口町	はまぐちまち	2.7	客		大 9. 7. 9	1,900	(改)浜口(大正末頃)
	大学病院前	だいがくびょういんまえ	2.9	客		大 4.11.16	2,500	(改)病院前(昭29.2.1)、(改)病院下(昭和11.9)
	浦上駅前	うらかみえきまえ	3.3	客		大 4.11.16	2,900	
	茂里町	もりまち	3.5	客		昭 7. 3. −	3,800	(改)竹の久保町(昭41.9.20)
	銭座町	ぜんざまち	3.8	客		大 4.11.16	900	
	宝町	たからまち	4.3	客		大 4.11.16	2,000	☼(天神)、(改)船蔵町(昭41.9.20)、(改)稲佐橋通(昭32.1.19)
	八千代町	やちよまち	4.5	客		大 4.11.16	700	
	長崎駅前	ながさきえきまえ	4.9	客		大 4.11.16	7,400	
	五島町	ごとうまち	5.3	客		大 4.11.16	900	(改)浦五島町(昭11.9)
	大波戸	おおはと	5.7	客		大 4.11.16	2,600	
	出島	でじま	5.9	客		大 4.11.16	1,400	(改)出島岸壁前(昭22.12)、(改)末広町(昭14.8)
	築町	つきまち	6.3	客		大 4.11.16	5,700	
	西浜町	にしはまのまち	6.5	客		大 9.12.25	5,600	
	観光通り	かんこうどおり	6.7	客		大10. 4.30	2,800	(改)柳通(昭28.7.1)、(改)銅座町(昭5.4)
	思案橋	しあんばし	6.9	客		大10. 4.30	1,800	
	正覚寺下	しょうかくじした	7.2	客		昭43. 6.17	1,100	
桜町支線								
	(長崎駅前)							
	桜町	さくらまち	0.4	客	○	大 8.12.25	1,700	(改)小川町(昭41.9.20)、(改)豊後町(大10)
	公会堂前	こうかいどうまえ	0.9	客	○	大 9. 7. 9	3,400	(改)桶屋町(昭38.3)、(改)古町(昭29.3.1)
大浦支線								
	(築町)		−					
	市民病院前	しみんびょういんまえ	0.3	客		大 5.12.27	600	(改)出師橋(昭36.10.5)
	大浦海岸通	おおうらかいがんどおり	0.6	客		大 5.12.27	500	(改)大浦(昭58.6.10)
	大浦天主堂下	おおうらてんしゅどうした	0.8	客		大 5.12.27	900	(改)弁天橋(昭55.5.1)、(改)松ヶ枝橋(昭5.4)
	石橋	いしばし	1.1	客		大 5.12.27	2,000	(改)大浦石橋(昭58.6.10)、(改)出雲町(昭5.4)
蛍茶屋支線								
	(西浜町)		−					
	賑橋	にぎわいばし	0.4	客		大 9.12.25	900	☼(賑町)
	(公会堂前)		0.7	客				
	諏訪神社前	すわじんじゃまえ	1.2	客		大 9. 7. 9	3,600	(改)諏訪神社下(昭11.9)、(改)馬町(昭9.12.20)
	新大工町	しんだいくまち	1.5	客		昭 9.12.20	2,700	
	新中川町	しんなかがわまち	1.9	客		昭 9.12.20	2,600	(改)中川町(昭22.12)
	蛍茶屋	ほたるじゃや	2.2	客		昭 9.12.20	3,200	圓

右上につづく

熊本電気鉄道

沿革表

年月日	事項
明42. 8.15	菊池軌道株式会社設立
44.10. 1	池田(現上熊本付近)—千反畑(旧藤崎宮前)間開業(914mm・蒸気)
大 2. 3.15	高江—隈府(後の菊池)間開業
8.27	広町(現藤崎宮前付近)—高江間開業
12. 8. 3	上熊本—室園(北熊本付近)間1067mmに改軌、600V電気運転開始
8.31	室町—隈府間改軌、電化
13. 4. 1	菊池電気軌道に社名変更
昭 3. 7.11	上熊本—藤崎宮前間複線運転開始
8.11	鉄道省貨車直通運転開始
16.12.16	票券閉塞式をタブレット閉塞式に変更
17. 5. 1	藤崎宮前—隈府間地方鉄道に変更 菊池電気鉄道に社名変更
23. 1. 1	熊本電気鉄道に社名変更
昭24. 4. 1	藤崎宮前—亀井間移設
25.10. 1	上熊本—北熊本間開業
28. 6.26	熊本大水害により上熊本—藤崎宮前間運行休止
12. 1	上熊本—藤崎宮前間廃止許可(29.6.1廃止)
30.10.18	集電装置をポールからパンタグラフに変更
54. 8. 1	車扱貨物廃止
59. 2. 1	小荷物扱営業廃止
61. 2.16	御代志—菊池間廃止。ワンマン運転開始、列車無線使用開始
6.30	堀川橋梁流出により、堀川—御代志間運転休止(運転再開は12月20日)
63. 1.11	特殊自動閉塞式(電子閉塞式)に変更
平13. 2.25	須屋—電波高専前間移設
16.12. 9	上熊本—北熊本間ATS使用開始

駅一覧

※乗降客数は平成10年度 1日平均(平成21年度全線輸送人員は平成10年度比88.95%)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
菊池線								
	藤崎宮前	ふじさきぐうまえ	−	客	委	昭24. 4. 1	2,414	(無)、(委)昭63.3.1
	黒髪町	くろかみまち	1.1	客	○	昭26.10.25	585	
⊙	北熊本	きたくまもと	2.3	客	⊡	昭24. 4. 1	457	日圓☼、(貨)昭54.8.1
	亀井	かめい	3.5	客		大 2. 8.27	441	
	八景水谷	はけのみや	3.9	客		大 2. 8.27	340	
⊙	堀川	ほりかわ	4.8	客	委	大 2. 8.27	776	(委)昭63.4.11
	新須屋	しんすや	5.8	客		昭59. 9. 1	239	(移)0.3km堀川方から(平20.4.1)
	須屋	すや	6.3	客		大 2. 8.27	605	
	三ツ石	みついし	7.1	客		平13. 2.25	89	
⊙	黒石	くろいし	7.9	客		大 2. 8.27	436	(無)昭63.2.1、(移)平13.2.25
	電波高専前	でんぱこうせんまえ	8.8	客		平 7. 1. 9	277	
	再春荘前	さいしゅんそうまえ	9.2	客		昭40.10.16	254	
	御代志	みよし	9.7	客		昭34.10. 1	753	(無)昭38.4.1

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	上熊本線							
	上熊本	かみくまもと	−	客		昭25.10.1	731	[illegible]昭55.11.1
	韓々坂	かんかんざか	0.7	客		昭30.12.1	222	
	池田	いけだ	1.4	客		昭25.10.1	108	
	打越	うちこし	2.1	客		昭28.3.15	125	
	坪井川公園	つぼいがわこうえん	2.6	客		平7.1.9	140	
◉	(北熊本)		3.4	客				

熊本市交通局

沿革年表

年月日	事項
大13・8・1	幹線熊本駅前−浄行寺町間・水前寺線水道町−水前寺(現水前寺公園)間開業(1435mm・600V)
14・3・24	水前寺線全線複線化
昭3・12・26	黒髪線浄行寺町−子飼橋間開業
4・6・20	上熊本線辛島町−段山町間・春竹線辛島町−春竹駅前(後の南熊本駅前)間開業
10・3・24	上熊本線段山町−上熊本駅前間開業
19・3・24	熊本電気軌道河原町−川尻町間を買収、川尻線とする
20・5・6	健軍線水前寺−三菱工場前(現健軍町)間開業
29・10・1	坪井線藤崎宮前−上熊本駅前間(旧熊本電気鉄道軌道線)開業
34・12・24	田崎線熊本駅前−田崎橋間開業
40・2・21	川尻線廃止
昭41・2・1	ワンマン運転開始
43・4・1	四輪単車全廃
45・5・1	坪井線・春竹線廃止
47・3・1	幹線水道町−浄行寺町間・黒髪線廃止
53・8・2	路面電車日本初の冷房車運転開始
57・8・2	路面電車日本初のVVVF制御車8200形就役
平9・8・2	路面電車日本初の超低床車9700形登場
14・9・30	上熊本車輌基地が完成
21・4・1	超低床車0800形就役
22・4・26	熊本駅前−田崎橋間道路の脇に軌道を敷くサイドリザベーション化。市役所前(現熊本城・市役所前)−通町筋間軌道緑化
23・3・1	通町筋−水道町間軌道緑化

駅一覧

※乗降客数は平成23年10月20日調査

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	田崎線・幹線・水前寺線・健軍線							
	田崎橋	たさきばし	−	客		昭34.12.24	758	
	二本木口	にほんぎぐち	0.2	客		昭34.12.24	372	
	熊本駅前	くまもとえきまえ	0.5	客		大13.8.1	6,226	
	祇園橋	ぎおんばし	1.0	客		大13.8.1	349	
	呉服町	ごふくまち	1.5	客		大13.8.1	719	
	河原町	かわらまち	1.9	客		大13.8.1	440	
	慶徳校前	けいとくこうまえ	2.3	客		昭30.−.−	676	
	辛島町	からしまちょう	2.7	客		大13.8.1	5,084	☼、(改)東辛島町(昭11.8.28)←辛島町
	花畑町	はなはたちょう	2.9	客		大13.8.1	1,853	(改)熊本城前(平23.3.1)←熊本城市民会館前←お城前←公会堂前
	熊本城・市役所前	くまもとじょうしやくしょまえ	3.2	客		大13.8.1	2,380	(改)市役所前(平23.3.1)
	通町筋	とおりちょうすじ	3.5	客		大13.8.1	5,920	
	水道町	すいどうちょう	3.8	客		大13.8.1	2,961	
	九品寺交差点	くほんじこうさてん	4.3	客		大13.8.1	1,424	(改)電報局前(平14.4.1)、(改)郵政局前(昭34.10.1)
	交通局前	こうつうきょくまえ	4.6	客		大13.8.1	1,453	[illegible]☼、(改)電気局前(昭19.6.1)、(改)大江車庫前(昭10.2)
	味噌天神前	みそてんじんまえ	5.1	客		大13.8.1	761	
	新水前寺駅前	しんすいぜんじえきまえ	5.5	客		大13.8.1	3,309	(改)水前寺駅通(平23.3.1)(改)水前寺駅前(昭10.2)
	国府	こくぶ	5.8	客		昭4.9.3	747	
	水前寺公園	すいぜんじこうえん	6.2	客		大13.8.1	1,280	(改)水前寺
	市立体育館前	しりつたいいくかんまえ	6.5	客		昭33.−.−	657	←体育館前←砂取
	商業高校前	しょうぎょうこうこうまえ	7.0	客		昭25.−.−	845	
	八丁馬場	はっちょうばば	7.3	客		昭34.4.16	449	
	神水・市民病院前	くわみず・しみんびょういんまえ	7.7	客		昭20.5.6	1417	☼、(改)神水橋(平23.3.1)(改)市民病院前(昭36.9.15)←神水橋←神水町
	健軍校前	けんぐんこうまえ	8.2	客		昭20.5.6	1,102	
	動植物園入口	どうしょくぶつえんいりぐち	8.6	客		昭44.4.1	647	(改)動植物園前(平23.3.1)(改)動物園前(平4.4.1)
	健軍交番前	けんぐんこうばんまえ	8.9	客		昭31.5.20	671	(改)健軍派出所前(平7.4.1)
○	健軍町	けんぐんまち	9.2	客		昭20.5.6	5,755	(改)三菱工場前(移)0.1km短縮(昭22.3.19)
	上熊本線							
○	(辛島町)							
	西辛島町	にしからしまちょう	0.3	客		昭11.9.29	300	
	洗馬橋	せんばばし	0.5	客		昭4.6.20	543	(改)塩屋町
	新町	しんまち	0.7	客		昭4.6.20	641	
	蔚山町	うるさんまち	1.1	客		昭4.6.20	522	(改)蔚山町護国神社前
	段山町	だにやままち	1.5	客		昭4.6.20	468	
	杉塘	すぎども	2.0	客		昭14.8.28	152	
	本妙寺入口	ほんみょうじいりぐち	2.4	客		昭10.3.24	366	(改)本妙寺前(平23.3.1)
	県立体育館前	けんりつたいいくかんまえ	2.5	客		昭58.1.20	289	
○	上熊本駅前	かみくまもとえきまえ	2.9	客		昭10.3.24	1,482	[illegible]☼

右上につづく

南阿蘇鉄道

沿革年表

年月日	事項
昭3・2・12	宮地線の支線として立野−高森間開業
12・2	立野−高森間が高森線となる
39・10・1	気動車列車運転開始
49・4・25	全ての旅客列車が気動車運行となる
50・3・9	蒸気機関車廃止
56・9・18	第一次特定地方交通線として承認
昭59・2・1	貨物営業廃止
11・17	第6回協議会にて第三セクター鉄道への転換を決議
60・4・1	南阿蘇鉄道株式会社設立
61・4・1	立野−高森間転換開業
平1・8・1	特殊自動閉塞式に変更
19・3・24	「ゆうすげ号」の機関車を新造し、客車を更新

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	立野	たての	−	客		昭3.2.12	674	
	長陽	ちょうよう	4.7	客		昭3.2.12	87	(無)昭36.10.1
	加勢	かせ	5.7	客		昭61.10.1	17	
	阿蘇下田城ふれあい温泉	あそしもだじょうふれあいおんせん	7.2	客		昭3.2.12	37	(無)昭46.2.20、(改)阿蘇下田(平5.8.1)

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	南阿蘇水の生まれる里白水高原	みなみあそみずのうまれるさとはくすいこうげん	9.1	客		平 4. 4. 1	54	
⊙	中松	なかまつ	10.5	客		昭 3. 2.12	45	(貨)昭36.10.1、(昇)留→車(平1.8.1)
	阿蘇白川	あそしらかわ	13.5	客		昭 3. 2.12	64	(貨)昭46.2.20
	南阿蘇白川水源	みなみあそしらかわすいげん	14.3	客		平24. 3.17	17	
	見晴台	みはらしだい	16.1	客		昭61.10. 1	3	
○	高森	たかもり	17.7	客	▣	昭 3. 2.12	567	日(車)、(貨)昭59.2.1

肥薩おれんじ鉄道

沿革年表

大11· 7· 1	川内線川内町(現川内)－西方間開業(1067mm·蒸気)
10·15	川内線西方－阿久根間開業
12· 3·25	川内線阿久根－野田郷間開業
7·15	肥薩線(初代)八代－日奈久(現日奈久温泉)間開業
10·15	川内線野田郷－米ノ津間開業
13·10·20	川内線が川内本線に改称
14· 4·15	肥薩線日奈久－佐敷間開業
15· 7·21	川内本線米ノ津－水俣間開業
9·12	肥薩線佐敷－湯浦間開業
昭 2·10·17	湯浦－水俣間開業。肥薩線と川内本線が統合されて鹿児島本線に編入
17·11·15	関門トンネルの旅客営業開始により東京－鹿児島間急行運転開始
33·10· 1	東京－鹿児島間特急「はやぶさ」運転開始
41· 9·27	湯浦－倉谷(信)間3.1km複線化
43· 5·23	倉谷(信)－津奈木間5.6km複線化
44· 4·10	八代－米ノ津CTC化
45· 4· 1	米ノ津－東市来間CTC化
9· 1	熊本－鹿児島間1500V電化
50· 3·10	山陽新幹線博多開業に伴い、昼行特急を「有明」に統合
55·10· 1	昼行急行が一部を除き、特急「有明」に昇格
62· 4· 1	JR九州鹿児島本線となる
63· 9· 1	九州新幹線を八代－西鹿児島間から先行して着工することを決定、JR九州が八代－川内間の経営分離を表明
平 2·11·20	熊本県·鹿児島県·JR九州による第3回三者協議会で両県が分離受け入れと第三セクター転換を表明
4· 7·15	西鹿児島発着の特急「有明」に787系を導入し、「つばめ」に改称
14·10·31	肥薩おれんじ鉄道株式会社設立
16· 3·13	九州新幹線新八代－鹿児島中央間開業に伴い、八代－川内間転換開業。気動車運行開始
22· 7· 7	銀河鉄道999ラッピング車輌運転開始

駅一覧

※乗降客数は平成22年度(米ノ津－野田郷間は平成21年度) 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
⊙	八代	やつしろ	－	(総)	▣	大12. 7.15	702	
⊙	肥後高田	ひごこうだ	4.8	客		昭 8. 7.17	516	
⊙	日奈久温泉	ひなぐおんせん	10.1	客	委	大12. 7.15	139	(改)日奈久(平16.3.13)
⊙	肥後二見	ひごふたみ	13.7	客		大14. 4.15	134	
⊙	上田浦	かみたのうら	18.0	客		昭27.10.10		
	たのうら御立岬公園	たのうらおたちみさきこうえん	22.1	客		平17. 3. 1		
⊙	肥後田浦	ひごたのうら	23.6	客		大14. 4.15		
	海浦	うみのうら	26.7	客		昭34. 6. 1		
⊙	佐敷	さしき	29.8	客		大14. 4.15		
⊙	湯浦	ゆのうら	33.7	客		大15. 9.12		
○	津奈木	つなぎ	42.4	客		昭 2.10.17		
⊙	新水俣	しんみなまた	45.8	客		昭43. 9.19		(昇)信→客(平16.3.13)
⊙	水俣	みなまた	49.6	客	○	大15. 7.21		
⊙	袋	ふくろ	55.4	客		大15. 7.21		
⊙	米ノ津	こめのつ	61.3	客		大12.10.15	199	
⊙	出水	いずみ	65.6	客	○	大12.10.15	248	
⊙	西出水	にしいずみ	68.3	客	○	大12.10.15	871	(改)武本(昭3.7.11)
⊙	高尾野	たかおの	72.1	客		大12.10.15	122	(無)昭59.2.1
⊙	野田郷	のだごう	75.3	客	○	大12. 3.25	474	
⊙	折口	おりぐち	80.7	客		大12. 3.25	291	(無)昭45.9.1
⊙	赤瀬川(信)	あかせがわしんごうじょう	83.6	信		昭50. 2.26	－	
⊙	阿久根	あくね	86.2	客	○	大11.10.15	825	
⊙	牛ノ浜	うしのはま	92.2	客		大11.10.15	52	(無)昭45.9.1
⊙	薩摩大川	さつまおおかわ	95.7	客		昭11.12.15	69	
⊙	西方	にしかた	99.6	客		大11. 7. 1	40	
⊙	薩摩高城	さつまたき	102.3	客		昭27. 5. 1	18	
⊙	草道	くさみち	107.3	客		大11. 7. 1	66	
⊙	上川内	かみせんだい	113.7	客		大11. 7. 1	278	
⊙	川内	せんだい	116.9	(総)	(園)	大11. 7. 1	322	

右上につづく

くま川鉄道

沿革年表

大13· 3·20	湯前線人吉(現人吉温泉)－湯前間開業(1067mm·蒸気)
昭26·12· －	キハ41600形営業運転開始
50· 3·10	蒸気機関車使用廃止
55· 6· 1	貨物営業廃止
59· 2· 1	荷物営業廃止
62· 2· 3	第3次特定地方交通線として承認
4· 1	JR九州湯前線となる
平 1· 2·27	第5回協議会にて第三セクター鉄道への転換を承認
4·26	くま川鉄道株式会社設立
10· 1	人吉－湯前間転換開業
8· 1· 1	電子閉塞式に変更
7· 1	水害で免田川橋梁橋脚が傾斜、おかどめ幸福－湯前間バス代行(同年9月30日まで)
21· 4· 1	リニューアル車KUMA就役

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
○	人吉温泉	ひとよしおんせん	－	客	▣	大13. 3.30	904	(ご)(重)、(改)人吉(平21.4.1)
	相良藩願成寺	さがらはんがんじょうじ	1.5	客	○	昭12. 4. 1	683	(改)東人吉(1.10.1)、(貨)昭35.1.20
	川村	かわむら	4.4	客		昭28. 7.15	4	
	肥後西村	ひごにしのむら	5.8	客		大13. 3.30	519	(貨)昭37.10.1(委)昭38.4.1、(無)昭46.2.20
	一武	いちぶ	9.2	客		大13. 3.30	49	(貨)(無)昭46.2.20
	木上	きのえ	11.3	客		昭28. 7.15	14	
	おかどめ幸福	おかどめこうふく	13.0	客		平 1.10. 1	156	
⊙	あさぎり		15.0	客	▣	大13. 3.30	674	(貨)昭55.6.1、(改)免田(平21.4.1)

次頁につづく

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	[illegible]	[illegible]	18.5	客		平1.10.1	8	
	[illegible]	[illegible]	19.8	客	委	大13.3.30	385	[illegible]昭55.6.1、[illegible]平22.10.1
	東[illegible]良木	[illegible]	21.7	客		昭38.4.5	63	
	新[illegible]羽	しんつるま	23.3	客		平1.10.1	14	
	湯前	ゆのまえ	24.8	客		大13.3.30	415	[illegible]昭49.10.1、[illegible]平22.10.1、[illegible]平23.4.1

鹿児島市交通局

沿革年表

明44·10·25	鹿児島電気軌道株式会社設立
大 1·12· 1	谷山線武之橋～谷上間開業、1435mm·600V
3· 7· 3	市内第一期線武之橋－山之口馬場(現高見馬場付近)間開業
7·22	山之口馬場－天文館通間開業
10· 3	天文館通－朝日通間開業
10·16	朝日通－不断光院前(現市役所前)間開業
12·20	不断光院前－鹿児島停車場前(現鹿児島駅前)間開業
4·12·17	市内第二期線高見馬場－武駅前(西鹿児島駅前を経て現鹿児島中央駅前)間開業
昭 3· 7· 1	鹿児島市が鹿児島電気軌道を買収
4· 1·17	谷山線を地方鉄道から軌道に変更
20· 6·17	鹿児島大空襲により全線で壊滅的な被害
24·11·19	ボギー電車運行開始
12·29	谷山線全線複線復活
昭25·10· 1	西鹿児島駅前－中洲通間開業
27· 6· 1	中洲通－唐湊(現神田)間開業
32· 3·29	唐湊線神田－大学通(現工学部前)間開業
34·12·20	唐湊線大学通－郡元間開業
39· 2·28	新屋敷－郡元間併用軌道化
42· 9· 7	ワンマン運行開始(前乗·後降)
44· 4· 1	ワンマン電車の乗降方式変更(後乗·前降)
54· 1·18	一日乗車券発売開始
56· 7· 4	冷房電車運行開始
60·10· 1	上町線·伊敷線廃止
63· 1· 5	架線のセンターポール化に着手
平 4· 3·27	併用軌道全線のセンターポール化完了
9· －· －	郡元－涙橋間併用軌道化
14· 1·15	超低床車1000形営業運転開始
19· 3·28	天然芝による軌道緑地化着手
24·12· 1	レトロ電車「かごでん」運行開始

駅一覧

※乗降客数は平成23年度一日平均(百人単位で四捨五入)

構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
第一期線·谷山線								
	鹿児島駅前	かごしまえきまえ	－	客		大3.12.20	1,500	(改)鹿児島停車場前
	桜島桟橋通	さくらじまさんばしどおり	0.2	客		大3.12.20	1,200	(改)滑川(昭42.1.1)、(復)昭37.12.1、(休)昭18.5.5
	水族館口	すいぞくかんぐち	0.4	客		昭31.5.10	1,200	(改)県庁跡(平9.9.3)、(改)県庁前(平8.11.6)
	市役所前	しやくしょまえ	0.6	客		大3.10.16	1,300	(改)桟橋通(昭31.5.19)(改)不断光院(大10頃)
	朝日通	あさひどおり	0.9	客		大3.10.3	1,600	
	いづろ通	いづろどおり	1.2	客		大3.10.3	3,900	(改)石燈篭
	天文館通	てんもんかんどおり	1.5	客		大3.7.22	4,600	
	高見馬場	たかみばば	2.0	客		大3.7.22	3,200	
	市立病院前	しりつびょういんまえ	2.3	客		大3.7.3	800	開業時·山之口馬場、昭4.1.15樋之口町に改称、(復)昭23.10.10(市立病院前)、(休)昭18.5.5
	新屋敷	しんやしき	2.5	客		大3.7.3	900	(改)新屋敷町(昭32.7.1)
	武之橋	たけのはし	3.0	客		大1.12.1	700	☼
	[illegible]前	[illegible]	3.3	客		昭4.6.3	1,400	[illegible]
	荒田八幡	あらたはちまん	3.7	客		大1.12.1	1,300	
	騎射場	きしゃば	4.2	客		大1.12.1	1,900	
	鴨池	かもいけ	4.7	客		大1.12.1	900	
	郡元	こおりもと	5.0	客		昭34.12.20	5,500	
	涙橋	なみだばし	5.4	客		大1.12.1	800	(改)新川(昭42.1.1)、(改)郡元(昭34.10.1)
	南鹿児島駅前	みなみかごしまえきまえ	5.9	客		大1.12.1	1,400	(改)南港入口(昭42.1.1)、(改)競馬場前(昭31.10.1)←牛懸
	二軒茶屋	にけんちゃや	6.6	客		大1.12.1	800	
	宇宿一丁目	うすきいっちょうめ	7.0	客		昭54.4.14	600	
	脇田	わきだ	7.3	客		大1.12.1	2,600	☼
	笹貫	ささぬき	7.9	客		大1.12.1	1,500	
	上塩屋	かみしおや	8.7	客		大1.12.1	1,100	
	谷山	たにやま	9.4	客	委	大1.12.1	6,100	
第二期線·唐湊線								
	(高見馬場)		－					
	加治屋町	かじやまち	0.3	客		大4.12.17	800	(改)柿本寺通(昭42.1.1)
	高見橋	たかみばし	0.7	客		大4.12.17	700	
	鹿児島中央駅前	かごしまちゅうおうえきまえ	0.9	客		大4.12.17	4,900	(改)西鹿児島駅前(平16.3.13)、(改)武駅前(昭3.8.7)
	都通	みやこどおり	1.3	客		昭25.10.1	1,000	
	中洲通	なかすどおり	1.5	客		昭25.10.1	500	
	たばこ産業前	たばこさんぎょうまえ	1.9	客		昭27.6.1	500	(改)専売公社前(昭60.4.15)
	神田	しんでん	2.2	客		昭27.6.1	400	(改)唐湊(昭32.3.29)
	唐湊	とそ	2.5	客		昭32.3.29	400	
	工学部前	こうがくぶまえ	2.7	客		昭32.3.29	700	(改)大学通(昭34.12.20)
	純心学園前	じゅんしんがくえんまえ	2.9	客		昭34.12.20	1,500	
	中郡	なかごおり	3.2	客		昭34.12.20	1,200	
	(郡元)		3.7	客				

沖縄都市モノレール

沿革年表

昭57· 9·27	沖縄都市モノレール株式会社設立
平 6· 1·26	沖縄県·那覇市·バス4社間でモノレール建設についての基本協定と覚書締結
8· 3·22	那覇空港－首里間特許を取得
平15· 8·10	那覇空港－首里間開業
20· 3·21	首里から西原入口付近への延伸決定
24· 1·25	首里－浦西間特許(平31年春開業予定)

駅一覧

※乗降客数は平成23年度 1日平均

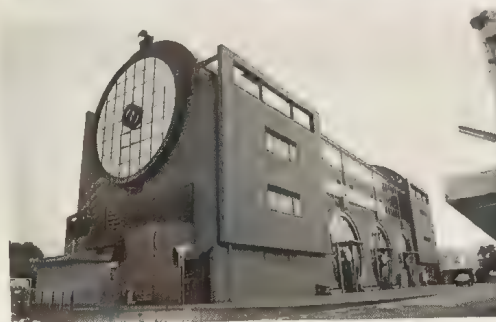
構内種別	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	那覇空港	なはくうこう	－	客	▣	平15.8.10	8,569	□
	赤嶺	あかみね	2.0	客	▣	平15.8.10	3,332	
	小禄	おろく	2.8	客	▣	平15.8.10	6,218	
	奥武山公園	おうのやまこうえん	3.8	客	▣	平15.8.10	3,166	

右上につづく

次頁につづく

内[illegible]	駅名		累計距離(km)	取扱種別	駅員配置	開設年月日	乗降客数(人)	備考
	壺川	つぼかわ	4.6	客	⊡	平15. 8.10	3,333	
	旭橋	あさひばし	5.4	客	⊡	平15. 8.10	4,778	
	県庁前	けんちょうまえ	6.0	客	⊡	平15. 8.10	9,314	
	美栄橋	みえばし	6.7	客	⊡	平15. 8.10	4,573	
	牧志	まきし	7.7	客	⊡	平15. 8.10	5,092	
	安里	あさと	8.3	客	⊡	平15. 8.10	3,569	
	おもろまち		9.0	客	⊡	平15. 8.10	8,819	
	古島	ふるじま	10.0	客	⊡	平15. 8.10	4,242	
	市立病院前	しりつびょういんまえ	10.9	客	⊡	平15. 8.10	1,598	
	儀保	ぎぼ	11.9	客	⊡	平15. 8.10	2,673	
	首里	しゅり	12.9	客	⊡	平15. 8.10	5,993	

会津鉄道湯野上温泉　'11.9.19

野岩鉄道上三依塩原温泉口　'11.9.19

真岡鐵道真岡　'11.8.7

ひたちなか海浜鉄道阿字ケ浦　'11.8.6

ローカル私鉄の駅舎 ピックアップ

津軽鉄道津軽五所川原　'12.8.3

弘南鉄道弘南線平賀　'12.8.4

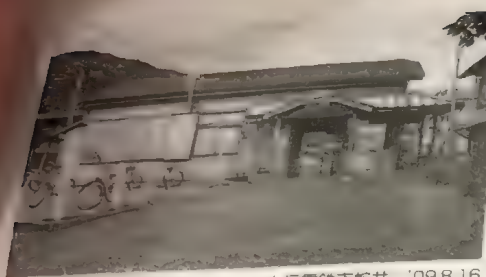
銚子電気鉄道仲ノ町　'10.10.14

いすみ鉄道国吉　'11.8.6

秋田内陸縦貫鉄道阿仁合　'12.8.4

由利高原鉄道前郷　'12.4.1

小湊鉄道月崎　'08.8.31

上毛電気鉄道西桐生　'12.4.9

上信電鉄南蛇井 '09.8.16

富士急行下吉田 '12.5.18

智頭急行大原 '12.4.7

若桜鉄道若桜 '12.4.7

富山地方鉄道電鉄黒部 '12.7.16

北陸鉄道石川線鶴来 '10.9.20

一畑電車一畑口 '12.4.8

阿佐海岸鉄道甲浦 '11.5.7

福井鉄道越前武生 '12.4.27

長良川鉄道北濃 '11.7.16

土佐くろしお鉄道中村線土佐佐賀 '11.8.3

島原鉄道愛野 '10.4.2

明知鉄道岩村 '11.7.17

叡山電鉄八瀬比叡山口 '07.6.12

熊本電気鉄道上熊本 '12.10.25

くま川鉄道あさぎり '10.3.6

あとがき

2002年7月に発行した「データブック日本の私鉄」の改訂版については、数年前から構想を温めていたが、2011年の年末に、前作から10年経過の2012年発行を決意した。前作は、粘着式で自走式の鉄軌道に限定して147社局を取り上げたが、今回は範囲を自走式の鉄軌道全てに拡大した。その結果、全国の私鉄のうち鋼索線(ケーブルカー)以外の全ての鉄軌道が対象となった。

2002年夏からの10年間で、全国の私鉄は大きく姿を変えている。2002年当時、最北端に位置した鉄軌道は北海道ちほく高原鉄道、最東端は太平洋石炭販売輸送、最西端は松浦鉄道、最南端は鹿児島市交通局であった。10年後の今日では最東端以外が変わっている。2006年の北海道ちほく高原鉄道の廃止により最北端は札幌市交通局に、2003年の沖縄都市モノレールの開業で最南端と最西端が書き換えられた。

都市部では新線の開業が相次ぎ、連続立体交差化が進んだ。2002年の芝山鉄道開業で最短営業区間の鉄道が入れ替わり、2004年に名古屋市営地下鉄が日本初の地下鉄環状運転を開始、2005年は名鉄空港線、福岡市交七隈線、愛知高速鉄道(リニモ)、首都圏新都市交通(つくばエクスプレス)の開業が相次いだ。2006年は神戸新交通神戸空港延伸、ゆりかもめ豊洲延伸、近鉄けいはんな線全通、富山ライトレール開業、大阪市交今里筋線開業。2007年は仙台空港鉄道開業、2008年は京都市交東西線太秦天神川延伸、横浜市交グリーンライン開業、日暮里・舎人ライナー開業、東京地下鉄池袋―渋谷間開業、京阪中之島線開業。2009年になって阪神なんば線が開業し、富山地方鉄道富山市内線の環状運転が始まり、京成電鉄成田スカイアクセス線で時速160km運転が始まった。2012年には東京スカイツリーが開業して多くの人を集め、京王調布駅付近の地下化、京急蒲田駅付近の高架化も完成した。この10年の間には帝都高速度交通営団が民営化によって東京地下鉄となり、東急電鉄と小田急電鉄の複々線化が進み、さらに2013年3月には東京メトロ副都心線と東急東横線が渋谷で繋がり、5社による相互直通運転が始まる。大学時代を日吉で過ごした自身にとって、首都圏の変貌は、当時、想像すらできなかった。また、2011年3月11日の東日本大震災の影響で、三陸鉄道は全線復旧に向けて工事が進行中である。

東北新幹線の延伸と九州新幹線の開業は並行在来線の第三セクター化であ

島原鉄道原城 '08.3.30

るIGRいわて銀河鉄道、青い森鉄道と肥薩おれんじ鉄道を生み、一方、巨額の投資によって生まれた都市圏の新路線には会社経営に行き詰まるケースが散見され、地方の鉄道事業者においても旅客減から廃線に至る路線や、経営主体の変更、経営破綻も少なくない。この10年間でみると、日立電鉄、鹿島鉄道といった茨城県下の私鉄が廃止に追いやられた。35年前に訪れた時、当時珍しい冷房装備で国鉄直通急行が走っていた島原鉄道島原外港—加津佐間、さらには三沢と十和田の両市を結ぶ十和田観光電鉄が廃止に至るとは、想像だにできなかった。

■

本書発行にあたり、新しく加えることになった新交通の路線は初めて乗車する線区も少なくなく、前作から10年ぶりに訪れた路線も少なからずあった。これらの訪問は実に楽しく、そこから執筆、資料整理に入ると苦闘の連続であった。

10年前は全ての写真が銀塩のポジフィルムであったのに対し、今回は90%以上がデジタル画像で、これも時代の流れと考えられる。CIの変わった会社が多く、持株会社移行の会社が散見できるのも10年前とは異なる。また、資料請求の窓口が女性の場合が多く、乗務員もそうであるが、鉄道会社＝男性社会という構図も変わっている。IC乗車券の導入も著しい。

巻末資料に関しては正確性を期したつもりであるが、社史等と国土交通省監修の私鉄要覧で異なっている場合もあり、社史等の記載を原則として優先した。各駅の乗降客数は、各社局のご回答を基本としたが、お答えいただけなかった社局もあり、一部は前作の数値を掲載し、各社ごとに算出年度を記載している。資料整備は時間との闘いであったが、何とか行動着手から1年以内の2013年1月までの発行に目処が立ち、本日、本稿を記している。

2012年11月末時点での全国165社局の全てを網羅して紹介することは、現時点、そして後世からからみても価値のあることと自負している。

■

本書の発行を快くお受けいただいたネコ・パブリッシングの名取紀之編集局長、資料の御提供をいただきました掲載各社局のご担当者様をはじめ、関係各位に心より感謝を申し上げ、結びの言葉といたします。

2012年12月　寺田　裕一

三陸鉄道陸中野田　'12.10.7

十和田観光電鉄七百　'12.3.31

著者プロフィール

寺田 裕一（てらだ　ひろかず）

1960(昭和35)年兵庫県姫路市生まれ。1983(昭和58)年慶応義塾大学商学部交通経済学専攻(藤井弥太郎研究会)卒業。同年京阪電気鉄道(株)入社。現在、(株)京阪カード常務取締役。1977(昭和52)～1983(昭和58)年まで日本レイルファンクラブ会長。

著書に1990(平成2)年『日本のローカル私鉄』(ネコ・パブリッシング刊)、1999(平成11)年『現存線・廃止線ローカル私鉄探訪』(新人物往来社刊)、2000(平成12)年『日本のローカル私鉄2000』(ネコ・パブリッシング刊)、『ローカル私鉄廃線100線』(新人物往来社刊)、2001(平成13)～2003(平成15)年『ローカル私鉄車輌20年・東日本編／西日本編／第3セクター・貨物専業編／路面電車・中私鉄編』(すべてＪＴＢ出版事業局刊)、2004(平成16)～2007(平成19)年『消えた轍1～4』(ネコ・パブリッシング刊)、2007(平成19)～2008(平成20)年『私鉄の廃線跡を歩くⅠ～Ⅳ』(ＪＴＢパブリッシング刊)、2010(平成22)～2011(平成23)年『新・消えた轍1～10』(ネコ・パブリッシング刊)。

主要参考文献等

「鉄道統計年報」各年度版(電気車研究会他)、「鉄道要覧」各年度版(電気車研究会)、「日本鉄道旅行地図帳」(新潮社)、「歴史でめぐる鉄道全路線」(朝日新聞出版)、「停車場変遷大事典 国鉄・JR編」(JTB)、「平成21年版 都市交通年報」(運輸政策研究機構)、「私鉄史ハンドブック」(和久田康雄/電気車研究会)、「鉄道百年略史」(鉄道図書刊行会)、「昭和十二年十月一日現在鐵道停車場一覧」(鉄道省)、「JR貨物時刻表 平成24年3月ダイヤ改正」(鉄道貨物協会)、「路面電車ハンドブック」(日本路面電車同好会)、「東京都統計年鑑」、「埼玉県統計年鑑」、「千葉県統計年鑑」、「静岡県統計年鑑」、「富山県統計年鑑」、「日本鉄道名所」(小学館)、「全線全駅鉄道の旅」(小学館)、「JR私鉄全線各駅停車」(小学館)、「津軽鉄道30年史」、「弘南鉄道40年史」、「小名浜・鉄道往来記」(おやけ こういち)、「東武鉄道百年史」、「京王電鉄五十年史」、「大井川鉄道」(保育社)、「静岡県鉄道興亡史」(森 信勝/静岡新聞社)、「静岡鉄道 創立50年記念」(ダイヤモンド社)、「上田丸子電鉄10年史」、「北陸鉄道の歩み」、「三岐鉄道50年の歩み」、「京福電気鉄道30年史」、「愛知環状鉄道の10年」、「南海電気鉄道百年史」、「京阪百年のあゆみ」、「近鉄100年史」、「伊予鉄道百年史」、「西日本鉄道70年史」、「鉄道車両年鑑」各号(鉄道図書刊行会)、「鉄道ピクトリアル」各号(鉄道図書刊行会)、各社発行ハンドブック、各社ホームページ

NEKO MOOK 1836

改訂新版 データブック日本の私鉄

2013年1月19日発行

著　者：寺田裕一
発行人：中西一雄
編集人：名取紀之

発行所：株式会社ネコ・パブリッシング
〒153-8545 東京都目黒区下目黒二丁目23番18号 目黒山手通ビル
TEL 048-449-6031(カスタマーセンター)
FAX 048-421-5006(カスタマーセンター)
TEL 03-5745-7813(編集部)
URL http://www.neko.co.jp

印刷所：大日本印刷株式会社

編集進行：福田静二
印刷進行：吉田　健(大日本印刷)
デザイン：福本幸男(ケーアンドティ)

雑誌67319-36

改訂新版 データブック

— 収録社局分布図（西日本）—

中部運輸局管内

(81)えちぜん鉄道
(82)福井鉄道
(83)伊豆箱根鉄道
(84)伊豆急行
(85)岳南鉄道
(86)静岡鉄道
(87)大井川鐵道
(88)天竜浜名湖鉄道
(89)遠州鉄道
(90)名古屋鉄道
(91)豊橋鉄道
(92)愛知環状鉄道
(93)愛知高速交通
(94)名古屋市交通局
(95)名古屋ガイドウェイバス
(96)名古屋臨海高速鉄道
(97)東海交通事業
(98)名古屋臨海鉄道
(99)衣浦臨海鉄道
(100)三岐鉄道
(101)伊勢鉄道
(102)樽見鉄道
(103)明知鉄道
(104)西濃鉄道
(105)長良川鉄道
(106)養老鉄道
(107)伊賀鉄道

北陸信越運輸局管内

(68)しなの鉄道
(69)上田電鉄
(70)アルピコ交通
(71)長野電鉄
(72)北越急行
(73)黒部峡谷鉄道
(74)関西電力
(75)立山黒部貫光
(76)富山地方鉄道
(77)富山ライトレール
(78)万葉線
(79)北陸鉄道
(80)のと鉄道

近畿運輸局管内

(108)近畿日本鉄道
(109)京都市交通局
(110)近江鉄道
(111)信楽高原鐵道
(112)京阪電気鉄道
(113)叡山電鉄
(114)京福電気鉄道
(115)嵯峨野観光鉄道
(116)北近畿タンゴ鉄道
(117)阪急電鉄
(118)能勢電鉄
(119)大阪高速鉄道
(120)大阪市交通局
(121)北大阪急行電鉄
(122)阪堺電気軌道
(123)南海電気鉄道
(124)大阪府都市開発
(125)水間鉄道
(126)和歌山電鐵
(127)紀州鉄道
(128)阪神電気鉄道
(129)神戸新交通
(130)神戸市交通局
(131)北神急行電鉄
(132)神戸電鉄
(133)山陽電気鉄道
(134)北条鉄道

中国・四国運輸局管内

(135)智頭急行
(136)岡山電気軌道
(137)水島臨海鉄道
(138)井原鉄道
(139)若桜鉄道
(140)スカイレールサービス
(141)広島電鉄
(142)広島高速交通
(143)錦川鉄道
(144)一畑電車
(145)高松琴平電気鉄道
(146)伊予鉄道
(147)阿佐海岸鉄道
(148)土佐くろしお鉄道
(149)土佐電気鉄道

九州運輸局管内
（沖縄総合事務局含む）

(150)筑豊電気鉄道
(151)平成筑豊鉄道
(152)北九州高速鉄道
(153)福岡市交通局
(154)西日本鉄道
(155)甘木鉄道
(156)松浦鉄道
(157)島原鉄道
(158)長崎電気軌道
(159)熊本電気鉄道
(160)熊本市交通局
(161)南阿蘇鉄道
(162)肥薩おれんじ鉄道
(163)くま川鉄道
(164)鹿児島市交通局
(165)沖縄都市モノレール

※国土交通省が定める地方運輸局の管轄区域は
2012（平成24）年3月末日現在